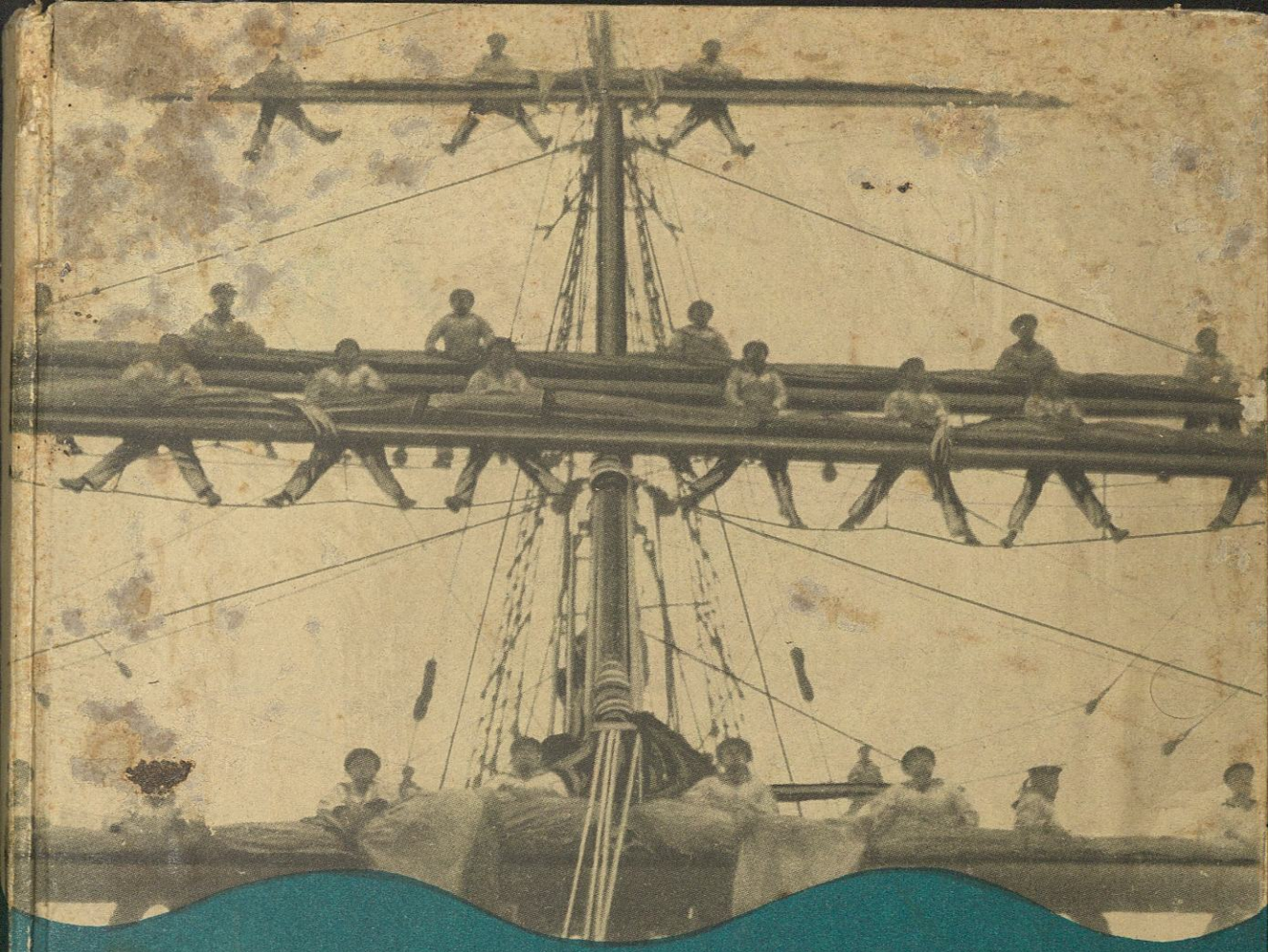


NIOBE

Ein deutsches Schicksal

„Niobe" mit Vollzeug beim Wind

Im Auftrage der „Volksspende Niobe"

NIOBE

Ein deutsches Schicksal

Bearbeitet von

Fritz Otto Busch

Korvettenkapitän a. D.

Verlag von Breitkopf & Härtel in Leipzig

Genehmigt durch Erlaß des Herrn Staatskommissars für die Regelung der Wohlfahrtspflege in Preußen und der zuständigen Landeszentralbehörden der übrigen deutschen Länder

Die Vorlagen zu den Bildern wurden in dankenswerter Weise kostenlos zur Verfügung gestellt. Sie stammen von den Firmen: Scherl, Ufa, Ullstein, MAN-Dephot, Associated-Press, R. Sennecke und vom Verlag „Die Reichsmarine", Berlin.
Ein Teil stammt aus dem Privatbesitz des Herrn Major a. D. Schnarke.

Verschiedene Artikel sind ebenfalls entgegenkommender Weise kostenlos zur Verfügung gestellt worden. Der Abdruck erfolgt mit freundlicher Erlaubnis der Zeitschriften: „Die Reichsmarine", „Marine-Rundschau" und „M.O.V."

Copyright 1932 by Breitkopf & Härtel, Leipzig

Der Reichspräsident

Neudeck, den 4.September 1932.

Sehr geehrter Herr Admiral!

Mit warmem Interesse habe ich davon Kenntnis genommen, dass auf Wunsch weiter Volkskreise aus allen Berufsständen und Landesteilen aus Anlass der Niobe-Katastrophe für das ganze Reichsgebiet eine allgemeine "Volksspende Niobe" eingeleitet worden ist, deren Erträgnisse dazu bestimmt sind, den Grundstock für den Bau eines neuen Schulschiffs zu bilden Ich freue mich, aus dem Zustandekommen eines solchen, aus dem Entschluss breitester Volkskreise hervorgegangenen Hilfswerks zu ersehen, dass das starke Gefühl der Zusammengehörigkeit und Schicksalsverbundenheit in unserem deutschen Volke noch lebendig ist. Meine besten Wünsche gelten dem Erfolg Ihrer Werbung.

Mit kameradschaftlichen Grüssen!

v. Hindenburg.

An
den Arbeitsausschuss der
"Volksspende Niobe",
z.Hd.des Herrn Admirals a.D.Bauer,
Berlin W.9
Vosstr.18 I.

NIOBE

Von Hertha Fricke

Prächtig und stolz wie ein Königskind
Durch die tiefblauen Wogen,
Schmucke Segel, prall im Wind,
Kommt unser Schiff gezogen.
Sommersonnig leuchtet die See.
Schönste von allen, — „Niobe!“ —

Seemann sein! — Sehnlichster Knabentraum!
Seefahrt! — Köstliches Leben! —
Doch nicht alle finden hier Raum,
Den Besten ward es gegeben!
Manch Mutteraug' ich stolz leuchten seh:
Mein Junge, er ist auf der „Niobe“! —

Heldischer Mannen junge Schar!
Ihr werdet dem Vaterland taugen.
Deutsche Hoffnung im blonden Haar!
Mutig blitzen die Augen.
Sie schauen so hell nach Luv und Lee
Auf der Sommerfahrt mit der „Niobe“.

Was trägst du für junge, kostbare Fracht,
Du herrliches Schiff in die Weite?
Leuchtende Augen, das Herze lacht,
Gebe euch Gott das Geleite.
Eine kleine Fahrt nur auf blauer See
Mit dem schönsten Schiff, unsrer „Niobe“

Gewitter zieht auf! — Des Sturmes Gewalt
Düstrer Wolken unheimliche Massen.
In rasender Eile gelingt's ihm bald
Das Schiff, unser Schiff zu fassen.
Über Menschenwerk und Menschensinn
Rast das Wetter in wildem Hohn dahin.
Hinunter auf den Grund der See
Mit dem schönen Fahrzeug, der „Niobe“.

Wo bleibt die junge, die glückliche Schar? —
Das Wetter hat sich verzogen.
Unsre deutsche Hoffnung im blonden Haar
Treibt hoffnungslos auf den Wogen.
Geschlossen im Tod manch junger Mund
Auf der Ostsee tiefstem, sandigem Grund.
Mutterherz schreit im wilden Weh:
Mein Junge, er war auf der „Niobe“!

Einführung

Am Schreibtisch, mitten in der Arbeit, kam mir der Gedanke, das Radio anzustellen; als ich einschaltete, meldete sich gerade die Deutsche Welle, zwar nur schwach zu vernehmen in meinem kleinen Apparat. Was ich hörte war entsetzlich: „Heute nachmittag kenterte das Segelschulschiff der Reichsmarine ‚Niobe' mit hundert Mann an Bord nördlich der Insel Fehmarn in der Ostsee. Vierzig Mann wurden von einem Dampfer gerettet, Schnellboote eilen zu Hilfe, ein Kreuzer und Rettungsboote —" — dann schweigt der Ansager.
Grauenhaft: nichts zu wissen, und vielleicht kämpfen dort deutsche Seeleute, Kameraden, mit dem Tode. Man weiß noch nichts Näheres, wie das Wetter dort oben heute war, hier sah man Windwolken über Berlin, vielleicht weht es dort in der Bucht mit vielen Windstärken, vielleicht hat eine Wendung versagt, man hat das schwierige Manöver des Halsens machen müssen, das immer gefährlich ist. Kadetten sind an Bord, junge Seeleute, erfahrene Offiziere, die gerade in der Handhabung eines Segelschiffs besonders ausgebildet und mit allen Tücken der Segelmanöver vertraut sind.
Das Wort eines Leutnants geht einem durch den Kopf, der vor einiger Zeit auf jenem Schiff Dienst tat: „Vergeßt uns nicht, denkt stets an uns, und laßt uns nicht umsonst gefallen sein. Wir hatten im Augenblick des Todes den Glauben an eine große deutsche Zukunft; helft, Ihr Lebenden, daß das Vaterland wieder einig und treu wird."
Geschrieben seinerzeit zum Gedenken an die Gefallenen vom Skagerrak, nun ein Mahnruf der toten Seeleute des Schulschiffs. Furchtbar, ein solches Unglück, unfaßlich, nahe der Heimat, in der großen Bucht der Ostsee! Zwar weiß jeder Seemann, daß gerade die Ostsee ein außerordentlich tückisches Gewässer sein kann, daß sie in gewisser Hinsicht mehr zu fürchten ist, als die Nordsee oder der freie Ozean.
Ein Schulschiff kentert. Junge Seeleute sind an Bord, hoffnungsfroh, tatendurstig, begeistert für ihren schönen männlichen Beruf, lernfroh, mit wachen Augen sehen sie in die Welt, mit durstigen Sinnen trinken sie all die Schönheit der See, der fernen Küsten, des Himmels und der Sterne. Ihnen ist noch jeder

Sonnenaufgang eine Offenbarung, jede dahinziehende Wolke ein Gedicht, und nun — —

Nicht so sehr das furchtbare Unglück, das Entsetzen, die Trauer, soll dieses kleine Buch schildern. Vielmehr soll es die Notwendigkeit der Segelschiffsausbildung dartun; es soll dem Volk und dem Vaterland, dem diese jungen Menschen, Matrosen, Kadetten, Unteroffiziere und Offiziere entstammten, zeigen, wie und warum wahrer Seemannsgeist, opferbereite Kameradschaft, Frohsinn und Mannesmut am allerersten auf den hölzernen Planken, unter den schneeweißen Segeln geboren werden. Fern von Ruß und Öl, fern vom Mahlen der Schrauben, vom Stampfen der Maschinen, vom gleichmäßigen Gang der Turbinen, hier an Bord des stolzen, seegehenden Seglers, in einem Leben, dessen ruhigem Kampf nur die tobende Umwelt, das Brausen des Sturms, das Rauschen der Brecher und der Schrei der Möwe Klang und äußeres Gesicht verleihen, wird der wahre Seemann geboren.

Den toten Kameraden zur Ehre, den Lebenden zur Erinnerung, dem deutschen Volk zum Mahnruf ist dies Buch entstanden:

„Ohne Seemacht keine Weltgeltung!“ . . . .

Dennoch!

Berlin-Lichterfelde (Ost), November 1932

Fritz Otto Busch
Korvettenkapitän a. D.

Die Daten des Schulschiffes

Die „Niobe“ ist das Segelschulschiff der deutschen Reichsmarine zur Ausbildung von Offiziersanwärtern und seemännischen Unteroffiziersanwärtern gewesen.

Das Schiff — ein früherer Viermastfrachtschoner — wurde im Jahre 1923 auf der Reichswerft in Wilhelmshaven in eine Schonerbark umgebaut.

Segelfläche	953 qm am Wind		
Länge über alles	58 m	Höhe des Fockmastes . .	33,7 m
Breite	9,2 m	Höhe des Großmastes . .	34,8 m
Tiefgang	5,2 m	Höhe des Besanmastes .	32,1 m
Wasserverdrängung . . .	675 t	Länge der Raaen	10 bis 17 m

Das Schiff besaß einen Hilfsmotor, der es möglich machte, auch kleinere Häfen mit ungünstigen Fahrwasserverhältnissen aufzusuchen.

An Offizieren befanden sich außer dem Kommandanten 4 Ausbildungs- und Wachoffiziere, 1 Marinestabsarzt und 1 Marineoberzahlmeister, als weiteres Ausbildungspersonal eine Stammbesatzung von 25 Unteroffizieren und älteren Mannschaften an Bord. Die Zahl der jährlich in vier Lehrgängen (drei Unteroffiziersanwärter- und ein Offiziersanwärterlehrgang) auszubildenden Schüler betrug rund 350, Dauer der Lehrgänge zweieinhalb bis dreieinhalb Monate.

Das Schiff diente lediglich dem Zwecke rein seemännischer Ausbildung und hatte daher keine Bewaffnung.

Den Namen „Niobe“ trug zuerst im Jahre 1862 ein von England gekauftes Vollschiff, auf dem in jahrzehntelanger Fahrt der Grund zur seemännischen Ausbildung vieler Seekadettenlehrgänge gelegt wurde. Dieses Schiff war noch ganz aus Holz gebaut und hatte eine verhältnismäßig große Anzahl von Geschützen in Batterieaufstellung. Der nächste Träger dieses Namens war der 1899 vom Stapel gelaufene Kleine Kreuzer „Niobe“, der bis in den Weltkrieg hinein seine Pflicht getan hat.

Die jetzige „Niobe“ war ein Segelschiff mit sehr guten Segeleigenschaften, klein, aber sehr seetüchtig und überaus manöverierfähig mit moderner Inneneinrichtung.

Der Heimathafen des Schiffes war Kiel. Von dort aus machte das Schiff nach der ersten Ausbildung an der Pier Reisen in die Ost- und Nordsee. Es sind in den letzten Jahren auch Reisen nach Spanien und den nordischen Ländern: Santander, Helsingör, Stockholm und der Insel Gotland gemacht worden.

Das Schiff unterstand der Inspektion des Bildungswesens der Marine in Kiel.

Warum Segelschulschiff?

Von Korvettenkapitän Kümpel
(ehem. Kommandant der „Niobe")

Das erschütternde Unglück das dem deutschen Segelschiff „Niobe" am 26. Juli 1932 zustieß, hat die Erinnerung an ähnliche Katastrophen geweckt (Untergang des englischen Schulschiffes „Eurydice" am 22. März 1878 infolge einer schweren Schneebö bei der Isle of Wight mit fast 400 Mann Besatzung, Untergang des dänischen Schulschiffes „Kopenhagen" im Stillen Ozean) und von neuem zu Überlegungen geführt, ob es heute noch zweckmäßig und erforderlich ist, an der Segelschiffsausbildung festzuhalten. Die deutsche Handelsmarine ist immer ihrer alten Überzeugung treu geblieben, daß die seemännische Ausbildung auf einem seegehenden Segelschiff für jeden Handelsschiffsoffizier eine Notwendigkeit ist. Die deutsche Kriegsmarine vertrat denselben Standpunkt bis zum Jahre 1908, als sie davon abging, weil die schnelle Entwicklung der Flotte für diese Ausbildung nicht mehr ausreichend Zeit zu lassen schien. Nach dem Kriege ist die deutsche Reichsmarine zur Segelschiffsausbildung zurückgekehrt, weil sie aus der Praxis erkannt hatte, daß die seemännische Erfahrung, die durch diese Ausbildung gewonnen wird, auch heute noch für den Seeoffizier und die seemännische Besatzung von unschätzbarem Wert ist. Diese Erkenntnis kann durch die englische Auffassung, die eine solche Ausbildung nicht für notwendig erachtet, nicht geändert werden. Auch das Unglück der „Niobe" kann diese Überzeugung nicht erschüttern. Die deutsche Handelsmarine hat in der Sitzung des Vereins deutscher Seeschiffer zu Hamburg am 3. August 1932 sich erneut dazu bekannt, daß nach wie vor die Segelschiffsausbildung für den Handelsschiffsoffizier ein unbedingtes Erfordernis ist. Auch in der Reichsmarine ist man in keiner Weise an ihrer Überzeugung irre geworden, ganz im Gegenteil. Es würde ja auch eine ganz falsche Einstellung sein, wenn man das Segeln jetzt wegen eines Unfalls aufgeben würde. Man ist sich immer darüber im klaren gewesen, daß die Seefahrt mit Gefahren, und auf Segelschiffen im besonderen, verbunden ist. Das ist ja auch gerade mit ein Grund dafür, daß man an der Segelschiffahrt festhält, weil sie die einzige Möglichkeit bietet, unmittelbar den harten Kampf mit den Elementen aufzunehmen und ihrer Herr zu werden, ohne ihnen auszuweichen. Aus dem Unglück der „Niobe" muß die Folgerung gezogen werden, die segeltechnische und seemännische Ausbildung wenn möglich, auf einen noch höheren Grad zu bringen, wenngleich jedermann weiß, daß gegen übergewaltige Ausbrüche der Natur oft kein Kraut gewachsen ist. Vor Anker liegend erwirbt man keine seemännische Praxis, deshalb gibt es auch heute noch in fast allen Kriegs- und Handelsmarinen seegehende Segelschiffe.

Trotz ihrer hohen technischen Entwicklung ist auf Kriegsschiffen der Seemann auch heute noch unentbehrlich. Nirgends besser als auf einem Segelschiff, bei ständiger Beobachtung und in engster Verbindung mit der See, im Kampf mit Wind und Wetter, kann er sich diejenigen Eigenschaften, die erst den wahren Seemann ausmachen, aneignen: Mut, Umsicht, schnellen Blick, Entschlußfähigkeit, Selbstvertrauen, Tatkraft und Unterordnung. Er sieht und lernt, wie ein Schiff ohne Maschinenantrieb sich bewegt und wie mit ihm manöveriert wird; er lernt dabei sich immer, auch während seiner Freizeit, in schnellster Bereitschaft zu halten und ohne langes Besinnen, wenn Not an Mann ist, zur Stelle zu sein und Befehlen, die allerschnellste Ausführung verlangen, zu gehorchen. Wie verschieden ist der Dienst eines Segelschiffsmatrosen von dem eines Dampfschiffsmatrosen! Er muß zu jeder Jahreszeit, im Sturm, bei grimmiger Kälte und gänzlich übereister Takelage sicher und ausdauernd sein in der Bedienung der Segel, die große körperliche Anstrengungen, Tatkraft und Schneid erfordert. Er ist Strapazen und Gefahren ausgesetzt, von denen sich der Landbewohner und der heutige Großschiffsmatrose keinen Begriff machen können. Er wird daran gewöhnt, stets und unverzagt größten Gefahren und Leiden ins Auge zu schauen, und dadurch zu einem ganzen Mann erzogen. Es ist klar, daß dadurch jeder einzelne lernt, sich geschickt anzustellen, wie er im Notfalle handeln und sich bei einem Unglücksfall behelfen soll.

Das englische Beispiel, die Segelschiffsausbildung aufzugeben, kann nicht ohne weiteres maßgebend für uns sein, weil dort die Verhältnisse ganz anders liegen. Der englische Ersatz ist körperlich für den Beruf viel besser vorgebildet als der deutsche, auch ist er größtenteils mit dem Wasser vertraut. Der überwiegende Teil des Offiziersnachwuchses ist zudem aus dem Marinekadettenkorps in Dartmouth entnommen, und dessen Bildungsgang, bei einem Lebensalter von 13½ Jahren beginnend, ist theoretisch und praktisch in hohem Maße auf den Seemannsberuf zugeschnitten. Da kann, wenn andere Forderungen mächtiger werden, die Segelschiffsausbildung wohl zurücktreten. Trotzdem besagen Stimmen, die man in England über diese Frage hört, daß die Vernachlässigung der Takelage nicht besonders günstige Ergebnisse gehabt hat, ja maßgebende Personen in der Admiralität erwägen es ernstlich, die Segelschiffsausbildung, deren hohen Wert auch sie nicht verkennen, wieder einzuführen. Die Gegengründe, die in verschiedenen Aufsätzen, unter anderen von Admiral a. D. Freemantle in „Times", sowie von „Naval and Military Record" angeführt werden, sind wenig überzeugend. Zuzugeben ist, daß die Wiederaufnahme der Segelschiffsausbildung mit gewissen Schwierigkeiten verbunden ist, die aber zu überwinden sind, wenn man sich von der Notwendigkeit und Nützlichkeit dieser Ausbildung überzeugt und den Willen dazu hat. Als erstes tritt die Frage auf: Wo sollen sich Kommandant und Offiziere und die Stammbesatzung ihre Erfahrung zur Führung und Bedienung von Segelschiffen erwerben? Und wo sollen sie sich

die notwendigen Kenntnisse, der schon fast verlorengegangenen Seemannschaft aneignen? Noch ist es sicher auch bei den Engländern nicht zu spät, sondern es wird dort noch Männer geben, die sorgsam gepflegt und gehütet haben, was einst als Gemeingut den Stolz jedes Seemanns ausmachte. Es gibt auf den Segelschiffen der Handelsmarine noch genügend Gelegenheit, sich in diesem Berufszweig wieder die erforderlichen Kenntnisse anzueignen. Wir haben auf jeden Fall die Erfahrung gemacht, daß sich mit geeignetem Personal in verhältnismäßig kurzer Zeit wieder ein Stamm von Personal schaffen läßt, das über die für diese Ausbildung notwendigen Kenntnisse verfügt.

Selbstverständlich kann die Ausbildung in Seemannschaft nur solchem Personal anvertraut werden, das sie völlig beherrscht. Die in einem Brief des Admirals Freemantle an den Ersten Lord der Admiralität geäußerten Bedenken werden von uns in keiner Weise geteilt. Wir sind nicht der Ansicht, daß die Segelschiffsüberlieferung schon verlorengegangen ist und nicht zu neuem Leben gerufen werden kann. Auch kann es gar nicht in Frage kommen, daß Ausbildungspersonal ausgewählt wird, welches seiner Aufgabe nicht gewachsen ist. Wir sind vielmehr der Überzeugung, daß gerade auf einem Segelschiff mit einem für diesem Zweck besonders ausgewählten und ausgebildeten Personal, wo Offizier, Unteroffizier und Mann bei jedem Manöver und in jeder Lage gemeinsam beansprucht werden, das erzielt wird, was ernste Lagen erfordern: unbedingtes gegenseitiges Vertrauen und die Gewißheit, daß man sich aufeinander verlassen kann. Wir sind des weiteren nicht der Ansicht, daß die körperliche Ausbildung, welche der Dienst in der Takelage in so vollkommenen Maße gewährleistet, durch irgend etwas Besseres ersetzt werden kann. Wie reißen zwei Stunden Segelexerzieren, gerade bei schlechtem Wetter, in dem sonst der seeungewohnte Mensch nur zu leicht unter der Seekrankheit und der schlechten Luft leidet, den Mann zusammen! Wie kann sich dabei ein jeder, nicht nur immer ein einzelner, betätigen, und wie ist dabei der tüchtige, forsche Kerl vom minderwertigen zu unterscheiden! Das Segelexerzieren bedeutet keine Zeitvergeudung, sondern eine Zeitersparnis, denn es schafft in der denkbar kürzesten Zeit für die ganze Besatzung die unbedingt nötige körperliche Bewegung. Die Arbeit an Deck oder vor den Feuern und an den Maschinen ist eine völlig andere, sie kräftigt und bildet in nicht annähernd gleicher Weise den Körper und den Charakter des Mannes. Die Ansicht, den angehenden Seemann im heutigen Zeitalter der Technik sofort in die technische Praxis stellen zu müssen, können wir nicht teilen. Ganz im Gegenteil, für die Technik bringt heute schon jeder junge Mann ein gewisses Verständnis mit, nicht aber für den seemännischen Dienst und Blick: diesen Blick, der erstes Erfordernis ist, kann er auf keinen Fall im Inneren des Schiffes bekommen. Trotz aller Fortschritte der Technik macht die See denen, die sie befahren, grundsätzlich keine Zugeständnisse. Sie duldet weder den Matrosen, der im Boot, in der Takelage, beim Ankern, beim Festmachen, beim Seeklarmachen,

beim Signaldienst und wo es sonst sei, nicht zupacken kann, noch den Heizer, der vor den Feuern nicht seinen Mann steht, noch den Navigateur, der seine Gedanken nicht in eiserner Zucht hat, noch den Kapitän oder Kommandanten, der in schwieriger Lage den Entschluß nicht findet. Sie erkennt nur seegewohnte Männer an. Es gibt keine Ausbildung, die so geeignet ist, Seeleute zu erziehen, wie die auf den Segelschiffen. Der junge Matrose, der für seinen Beruf keine Kenntnisse, sondern nur Begeisterung mitbringt, erfährt hier vom ersten Tage an, daß er nur durch Leistungen bestehen kann. Diese Überzeugung gewinnt er nicht dadurch, daß er vor seiner Berufswahl Seegeschichten gelesen hat, daß seine Eltern, oder alte Seeleute und jetzt seine Vorgesetzten, ihm davon erzählt haben, sondern dadurch, daß ihn die See selbst das täglich und stündlich lehrt. Die Segelschiffslehrzeit gibt dem jungen Menschen ein Erfahrungsgut und eine moralische Erziehung, die ihn durchs Leben als etwas Bleibendes, ihm Eigentümliches begleiten und die ihn erst befähigen, auch hohe Anforderungen, die sein Beruf an ihn stellt, zu erfüllen. Selbstverständlich ist heute das Segelexerzieren nicht mehr als Selbstzweck, sondern nur als ein Mittel zum Zweck anzusehen, da es ja nicht mehr unmittelbar zum Kriegsschiffshandwerk gehört. Aber selbst auf den neuesten, mastlosen Schiffen kann man ohne eine gewisse Seemannschaft nicht auskommen. Wir müssen Leute haben, die sich auf dem Wasser zu bewegen wissen. Sie müssen seefest und seegewohnt sein, müssen Strapazen ertragen können und bei längerem, schlechten Wetter nicht versagen. An seemännischer Ausbildung muß verlangt werden, daß sie ein Schiff steuern, daß sie zuverlässig loten können und in allem eine sichere Fertigkeit besitzen, was auch der Dampferdienst verlangt, z. B. sachkundiges Belegen und Fieren von Trossen und sonstigen Enden, das Umgehen mit Ankervorrichtungen, Taljen, Flaggleinen, Splissen und Knoten.

Sie müssen vollkommen ausgebildet sein im Bootsdienst, Bootsrudern und -segeln und mit dem Bootsdienst auch unter den schwierigsten Verhältnissen genau vertraut sein. Sie müssen im Ausgucksdienst soweit seemännisch ausgebildet sein, daß sie richtige Meldungen über in Sicht kommende Schiffe und sonstige Gegenstände von Interesse machen können. Sie müssen soviel seemännisches Gefühl haben, daß sie diesen Dienst ohne Aufsicht ihrer Vorgesetzten mit größter Gewissenhaftigkeit versehen und sich stets bewußt bleiben, daß die geringste Unaufmerksamkeit für Schiff und Besatzung die allerernstesten Folgen haben kann. Gerade dieses Achten auf alles, das damit verbundene rasche Zuspringen oder Zugreifen im richtigen Augenblick, kennzeichnet den guten Seemann und ist auch heute nicht nur eine höchst schätzenswerte, sondern auch unbedingt notwendige Eigenschaft für den Seemannsberuf. Sie kann auf Dampfschiffen nicht in annähernd gleichem Maße erworben werden.

Die hier geforderten Fähigkeiten werden selten, oder nur in sehr geringem Maße von dem zur See gehenden jungen Mann mitgebracht, fremd und hilflos steht

er all dem Neuen gegenüber. Solche unerläßlichen, seemännischen Eigenschaften sind auch den auf Dampfern großgewordenen Matrosen nicht eigen. Sie bringen dem Wetter kein Interesse und Verständnis mehr entgegen, weil die Dampfkraft ihr Schiff im großen und ganzen von Wind und Wetter unabhängig gemacht hat. Bei schlechtem Wetter, bei Einsetzen einer schweren Bö kann sich der Dampfermatrose schutzsuchend hinter ein Deckshaus begeben, damit er nicht naß wird, wohingegen der Segelschiffsmatrose sich aufs äußerste anstrengen und sich für seine und seines Schiffes Sicherheit mit ganzer Person einsetzen muß. Dadurch wird der letztere zu einem ganzen Seemann, einem „fixen Kerl", wie ihn Handels- und Kriegsschiffe brauchen. Das Segelexerzieren ist es also nicht an sich und allein, welches die guten seemännischen Eigenschaften heranbildet. Es ist das ganze Leben und Fahren auf einem Segelschiff. Die Erkenntnis und Überzeugung, nur auf die eigene Kraft sich verlassen, und im steten Kampf mit Wind und Wetter sich durchsetzen zu müssen, ist das, was den jungen Mann zu einem Seemann bildet und bei ihm jenen Berufsstolz hervorruft, der für den Dienst gar nicht hoch genug bewertet werden kann. Überdies bietet sich auf einem Segelschiff dem jungen Seemann die beste Möglichkeit, sich die notwendigen Grundlagen für die Manneszucht an Bord anzueignen.

Es ist selbstverständlich, daß die von dem Matrosen verlangten seemännischen Eigenschaften und Kenntnisse in weit höherem Maße dem Offizier eigen sein müssen. Seine verantwortliche Stellung verlangt von ihm, daß er allem, was auf dem Wasser passiert, und jeder Lage vollkommen gewachsen ist, komme was da wolle. Es ist noch besonders zu betonen, daß die seemännische Ausbildung erst recht für den Offizier am besten geeignet ist, diejenigen Eigenschaften zu entwickeln, welche die heutige, immer mehr auf Verkürzung von Raum und Zeit hindrängende Kampfesweise von ihm als Führer unbedingt fordert: Mut, Entschlossenheit, schnelle Auffassung, rasches Handeln, und daß diese Charaktereigenschaften durch keine andere Art der Ausbildung in gleichem Maße erworben werden können. Das Vertrautsein und Rechnen mit Wind und Wetter, dem nur ein auf einem Segler großgewordener Seemann das richtige Verständnis entgegenbringen kann, ist für den tüchtigen Offizier und Kommandanten auf dem größten, wie auf dem kleinsten Kriegsschiff von hoher Bedeutung. Deutlich wird das in der Stunde der Gefahr.

Die Takelage muß den besten Erfahrungen und ihrem Zwecke, dem Schiffe die besten Segeleigenschaften zu verleihen, entsprechen. Sie werden sich bewußt, daß einzig und allein von dem Zustande der Takelage und Segel und von ihrer persönlichen Körperkraft und Tüchtigkeit die Handhabung des ganzen Schiffes abhängt. Das macht sie stolz, befähigt sie, das Allerbeste zu leisten und in allem ihre ganze Person einzusetzen, ein sehr hoch zu bewertender erzieherischer Gesichtspunkt.

Aus allen diesen Überlegungen heraus ist unerschütterlich an der Segelschiffsausbildung festzuhalten, die wir als grundlegend erachten für jeden seemännischen

Offizier und Unteroffizier, die ihrerseits dann imstande sind, dem übrigen seemännischen Personal die erforderlichen Kenntnisse zu vermitteln. Es ist die Erfahrung gemacht worden, daß Unteroffizieren ohne Segelschiffsausbildung die auf einem großen Schiff nötigen einfachen seemännischen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten fehlten. Jedes Bootsmanöver, jedes Heißen und Fieren eines Bootes zeigte das aufs deutlichste. Auf Befragen, wie solche Manöver ausgeführt werden sollen und worauf zu achten ist, wird man meist richtige Antworten erhalten. Die Grundlagen sind aber nicht fest genug gelegt, und es fehlt die Praxis; denn die Erlernung der Seemannschaft steht auf den großen Schiffen hinter der Gefechtsausbildung zurück. Auf einem Segelschiff ist jede Handhabung eines Tampens, einer Schote, Halse, eine praktische Notwendigkeit und geht gerade deswegen in Fleisch und Blut über. Auf kleinen Schiffen tritt das Bedürfnis nach Seeleuten noch stärker hervor. Aber auch auf den neuesten größeren Kriegsschiffen weiß man den Wert eines Seemanns zu schätzen.

Während meiner fast dreijährigen Kommandantenzeit auf der „Niobe" habe ich klar erkannt, daß sich mit einer dreimonatigen Ausbildung auf einem Segelschulschiff, die sich auf rein seemännischen Dienst beschränkt, ein ausreichendes Maß von Kenntnissen von Seegewohnheit, seemännischem Blick erwerben läßt, daß sie dem angehenden Offizier und Unteroffizier ein Rüstzeug vermittelt, mit dem er arbeiten kann. Ich selbst habe als Seekadett leider nicht auf einem Segelschiff meine Ausbildung bekommen und glaube gerade aus diesem Grunde einen Vergleich zwischen den verschiedenen Ausbildungsarten ziehen zu können, der nach meiner vollsten Überzeugung für die auf einem Segelschiff ausfällt.

Die Reichsmarine wird aus solchen Erwägungen hoffentlich an der Segelschiffsausbildung für Offizier- und Unteroffiziersanwärter festhalten und ein neues, allen Anforderungen gerecht werdendes Segelschiff bauen. Ihr Glaube und die Zuversicht, daß nur im Kampf mit den Naturgewalten gestählte Männer in schwerer Stunde den höchsten Anforderungen gerecht werden, bleibt bestehen.

Der erste Tag in See

Von Bootsmaat Stehlgens

Im Dezember 1929 wurde ich mit ungefähr 80 Kameraden auf das Segelschulschiff kommandiert. Hier sollten wir Unteroffiziersanwärter als Seeleute ausgebildet und erzogen werden. Wenn ich heute nach drei Jahren an meine Segelschiffszeit zurückdenke, so muß ich sagen, daß es dem damaligen Kommandanten, Herrn Korvettenkapitän Kümpel und seinem Ausbildungspersonal gelungen ist, diese schwierige Aufgabe voll und ganz zu erfüllen.

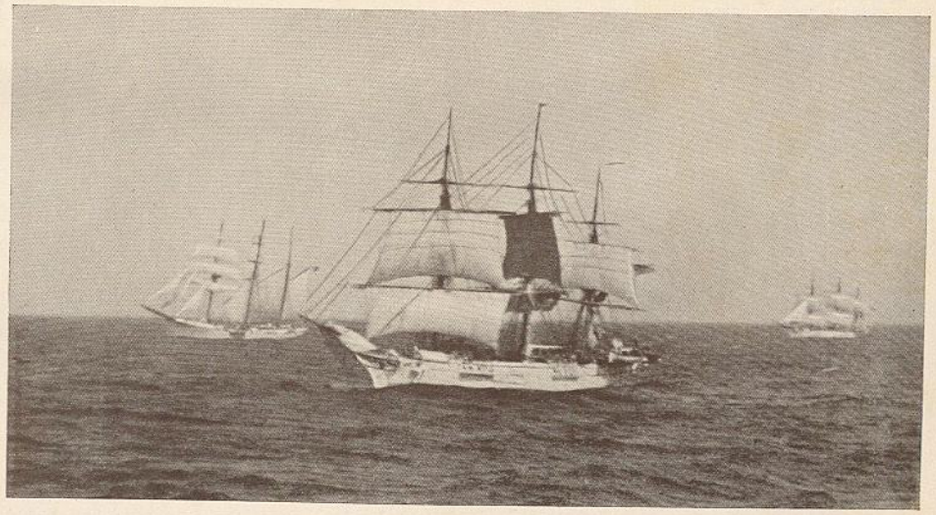
Nachdem wir zwölf Tage an der Blücherbrücke in Kiel die verschiedensten Segelmanöver mit beiden Wachen oder mit einer Wache exerziert hatten, und der Kommandant die Gewähr hatte, daß wir alles beherrschten, liefen wir aus. Die Segel wurden gesetzt, und mit achterlichem Wind segelten wir der Hafenausfahrt zu, gefolgt von den neidischen Blicken der Kameraden auf den Linienschiffen, die im Hafen an der Boje lagen.

Ein freudiges Gefühl bemächtigte sich unser, war es doch zum erstenmal, daß wir an Bord eines Segelschiffes den Leuchtturm „Friedrichsort" passierten. Ha, das war doch etwas anderes als Segelexerzieren an der Brücke! Die Korporalschaften standen an Deck, teils auf der Back, teils auf der Hütte oder auf dem Vordeck und machten Unterricht.

Unsere Korporale mußten wohl schon aus alter Erfahrung wissen, was beim ersten Inseegehen besonders geübt wurde, nämlich: „Boje über Bord!" Dieses Manöver wurde dann auch noch besonders durchgesprochen, damit, wie der Seemann zu sagen pflegt, man keinen Versager erlebt. Und richtig, wir hatten ein Wendemanöver ausgeführt und lagen in Höhe Kiel Feuerschiff, da erscholl das Kommando: „Boje über Bord!" Unsere Korporalschaft besetzte die Jolle. Wie der Wind saßen wir im Boot und banden uns die Schwimmwesten um. Das Boot wurde zu Wasser gefiert und los ging's, Kurs auf die Boje zu. Nun lag es an uns, daß wir zeigten, daß wir auch pullen (rudern) konnten, gilt es doch, in möglichst kurzer Zeit die Boje zu fischen. Von Bord wurde dem Bootssteurer durch Flaggen die Richtung des Rettungsringes zugewinkt. Inzwischen wendete das Schiff, das heißt, es geht mit dem Bug durch den Wind, die Segel werden von Steuerbord nach Backbord genommen oder umgekehrt. Wir hatten die Boje gefischt und nun zurück. An Bord war alles klargemacht zum Auflaufen der Jolle, das heißt, die Blöcke waren eingepickt, die Läufer geschoren, und die Steuerbordwache stand klar zum Auflaufen. Jetzt kamen wir längsseit, das Belegen der Vorleine, das Einpicken der Taljen ward schnell gemacht, das Bootssteuer zeigt klar, und schon geht das Boot in die Höhe, von 40 kräftigen Seeleuten aufgelaufen. Die Läufer werden an den Klampen belegt, die Jolle wird wieder seeklar gemacht. Dieses „Boje über Bord" ist eines der wichtigsten Manöver an Bord. Da gibt es kein langes Überlegen, wenn einer außenbords gefallen ist, sondern so schnell wie möglich muß der Betreffende gerettet und an Bord gebracht werden. Mit der Zeit war es Mittag geworden. Liebliche Düfte drangen aus der Kombüse, so daß mancher schnuppernd die Nase hob.

Jetzt ein Pfiff: „Klar Deck!" ruft der Bootmannsmaat der Wache. Für uns hieß das Freizeit. Wenig später wieder Pfeifen: „Backen und Banken!", die Backschafter (Essenholer) stürzen zur Kombüse, um für ihre Kameraden das Essen zu empfangen. Fünf Minuten später sitzt alles an der Back und kaut mit vollen Backen. Nachdem sich alles rund herum satt gegessen hat, werden die

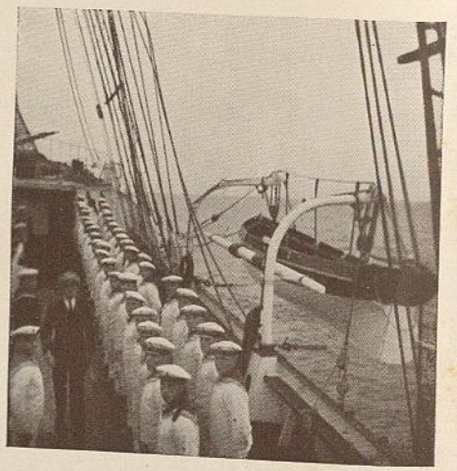
„Niobe" geht in See



Wettfahrt zwischen „Niobe"
und den schwedischen Segelschulschiffen „Najaden" und „Jarramas" 1932

„Enter — auf!“

Die Toppsgäste entern auf



Musterung

Ereignisse vom Morgen besprochen. Einige schießen sich auch an Deck oder auf der Back auf, um ein Stündchen der Ruhe zu pflegen (= die Augen schonen!). Am Nachmittag ist Ausbildungsdienst, des öfteren unterbrochen, weil wir zum Wende- oder Halsemanöver des Schiffes gebraucht wurden. Am Abend gingen wir vor Anker, die Segel wurden festgemacht.

Nach dem Abendbrot saßen alle, außer der Wache, in ihren Wohnräumen. Bald erschollen lustige Seemannslieder von einem Schifferklavier begleitet über Deck.

Noch oft wurde das Manöver „Boje über Bord“ auf der „Niobe“ geübt, und noch des öfteren lief das Schiff aus dem Kieler Hafen aus mit vollen Segeln, ein schöner, imposanter Anblick, bis es einmal nicht wiederkehrte und nur als Wrack geborgen werden konnte.

Deshalb wollen wir nicht verzagen eingedenk des Sprichwortes „Seefahrt tut not“, hoffen wir, daß bald ein anderes schmuckes Segelschiff die deutsche Kriegsflagge im In- und Auslande zeigen wird als Zeichen deutschen Fleißes und Deutschlands Seegeltung.

Segelmanöver

Von Major a. D. Schnarke

Ein gellender Pfiff ... und dann das Kommando: „Alle Mann auf!“ an Bord der „Niobe“, die soeben von der Boje losgemacht hat, um in See zu gehen ...

Und im Moment packt mit diesem Kommando eine stürmische Gewalt eines jeden Seemannes Herz — beflügelt seine Schritte und stärkt seinen Geist zu kühnem Wagemut —

Kein schöneres und interessanteres Schauspiel aber für den Zuschauer auf dem Gebiet der seemännischen Exerzitien gibt es wohl, als so ein frisch-fröhliches Segelexerzieren, das nunmehr folgt.

Lautlos — ohne jedes Rufen oder Geschrei vollzieht sich solch ein Manöver, nur Winken und Zeigen ist den Offizieren und Unteroffizieren gestattet, und nur eine Stimme, die des Kommandanten oder die des Ersten Offiziers, setzt den ganzen Segelmechanismus in Bewegung — rühren sich über hundert starke Hände flink und geschäftig an Deck, in den Masten und auf den Raaen bis zum Topp der Masten hinauf — und auf den Raanocken, den äußersten Enden der Raaen ...

Nichts stärkt mehr die Kraft des Körpers, macht diesen zugleich behender und gelenkiger, erzieht den Seemann so zu herzhaftem Draufgehen — weckt mehr sein Selbstvertrauen und die Erkenntnis der Notwendigkeit militärischer Soli-

darität und Subordination, jenes gemeinsamen Wirkens unter einem Willen zum Vorteil des Ganzen, als dieser Dienst zunächst auf einem Segelschulschiff. — Denn da oben auf der Raa, wenn der Wind heult und die Segel im Sturm schlagen beim Reefen oder Bergen, und wenn es, in großem Bogen herüber- und hinübersausend, durch die sturmdurchbrauste „Luft" geht, dunkle Nacht die tragenden Enden und das ganze Arbeitsgebiet einhüllt — ja — da könnte wohl niemand dort oben in den Höhen von 12—30 Metern über dem Wasserspiegel bleiben, dem nicht durch Übung und Gewohnheit die Muskeln gestärkt worden wären und Gewandtheit neben Kühnheit vom Eintritt in seine Laufbahn anerzogen wurden, Eigenschaften, die unbedingt jeder seemännische Vorgesetzte haben muß, um diese auch später auf seine Untergebenen übertragen zu können.

Binnen wenigen Sekunden stehen auf das obenerwähnte Kommando: „Alle Mann auf!" auf ihren Manöverstationen in Reih und Glied — zu Gruppen vereinigt — die Leute mit einem und zwei roten Streifen auf dem rechten Oberarm auf der Steuerbordseite und die Backbordwache mit den gleichen Abzeichen auf dem linken Oberarm auf der Backbordseite des Schiffes — beim Kreuztopp die Schanzgäste, beim Großtopp die Achtergäste, beim Vortopp die Kuhlgäste und auf der Back beim Vorgeschirr die Backsgäste. Sie müssen die „Enden" bedienen an Deck, die Raa und Segel und Stenge in Bewegung setzen. Zu Höherem nur berufen sind die „Raagäste", die ebenfalls bei ihren „Topps" angetreten sind und deren Leiter und Führer droben in der Höhe stets Bootsmannsmaate sind . . .

Der „Toppsoffizier" mustert schnell noch einmal seine „Mastdivision" auf ihre Vollzähligkeit hin — und es fliegt ein letzter Blick noch einmal zu den Nagelbänken, ob auch dort alles in Ordnung ist, die aufgehängten „Enden" klar zum Loswerfen sind — er schärft den Leuten am Stopper und Poller nochmals ein, gut aufzupassen. Dann harrt er mit seiner Schar, nie ganz ohne Unruhe und Aufregung, daß letzten Endes doch noch irgendwo oder -wie etwas nicht klappen könnte, des endgültigen Befehls des Kommandanten zum Beginn des Manövers.

Vorauf entern jetzt die Toppsunteroffiziere, gewissermaßen als Spitze der enternden Raagäste. Kaum aber haben diese das Deck verlassen, da erschallt auch schon die Stimme des Kommandanten: „Toppsgäste, Bram- und Oberbramgäste von beiden Wachen — Enter auf!" — Denn sie müssen am höchsten hinauf und haben den weitesten Weg. Bemerkt hierbei sei, daß die „Toppsgäste" mit den schwierigeren Arbeiten in der oberen Takelage betraut sind. Kühn und gewandt entern diese auf und warten darauf kurze Zeit in den Marsen, bis das Gros der Gasten heraufgestürmt ist zum gemeinsamen Kampf auf Raaen und Stengen.

— „Alle Segel setzen!" — hallt jetzt der neue Befehl über Deck — und „Segel los!" — schmettert's sofort hinterdrein, ein Signal, das im Augenblick aber auch

alle Raagäste, die noch nicht droben sind (und wofür es nachher natürlich noch ein kleines Privatissimum setzt) derartig elektrisiert, daß sie hinaufstürmen, als ob der Teufel hinter ihnen her wäre — der Hände, Füße, Rippen und Köpfe des Neben-, Vorder- oder Hintermannes dabei nicht im geringsten mehr achtend . . .

Vorwärts geht es — nur vorwärts, bis ein neues Kommando weiteres befiehlt. „Leg' aus!" — tönt's nach oben hinauf, und mit einemmal wird's auf den Raaen lebendig. Vornübergelegt, so weit, daß einem rein schwindlig werden kann beim Zuschauen von Deck aus — und mit den Füßen nur in den „Pferden" (das sind die Taue unterhalb der Raaen zum Stützen der Füße) sich haltend, lösen nunmehr die Leute die Bändsel, die die Segel an den Raaen festhalten, und halten erstere dann noch so lange fest, bis das Kommando: „Laß fallen" — die Gleichmäßigkeit des Exerzitiums gewährleistet.

Sind jetzt die Segel losgelassen, so „legen" die Raagäste „ein" und kehren an Deck zurück oder auch in den Mars, wenn sie dort weitere Funktionen haben, während die „Decksgäste" wieder, sofort die Segel anholend und heißend, unten in Tätigkeit treten. Die Segel werden an den Schothörnern ausgeholt, die Raaen geheißt, daß die Segel steif zu stehen kommen, und endlich wird das ganze Raa- und Segelwerk angebraßt.

Wie lange hat wohl dies ganze Manöver gedauert? — 10 Minuten? — Eine Viertelstunde? — Weit gefehlt — im ganzen knapp 3 Minuten! — Und in dieser kurzen Zeit — standen die Segel — sämtlich — klar zum Losgehen!! — Worauf mit derselben affenartigen Geschwindigkeit — und weil es „so gut ging" — die Segel von Deck aus wieder aufgeholt werden, um nochmals auf den Raaen geborgen, d. h. zusammengeschnürt und festgemacht zu werden, damit für die Zukunft und für den Fall der Gefahr ein jeder Griff auch sicher „sitzt". Zu Übungszwecken waren hier nun beide Wachen in Tätigkeit getreten, doch wird bei nur einigermaßen normalem Wetter gerade dieses Segelmanöver stets nur von der Hälfte des bei „Alle Mann" aufgewendeten Personals, d. h. also von der Steuerbord- oder Backbordwache allein ausgeführt. Steht doch beim gewöhnlichen Törn dem wachthabenden Offizier immer nur eine Wache zur Verfügung — ob bei Tage oder bei Nacht — und wird der Befehl „Alle Mann auf" nur mit Genehmigung des Kommandanten oder des Ersten Offiziers „ausgepfiffen", weil dieses Signal natürlich stets das ganze Schiff in Alarmzustand bringt. — Ja, wo es nur irgend angeht, sucht der wachthabende Offizier, um seine Leute zu schonen und ihnen beim Nachtsegeln, das ja im Interesse der Navigation und des nächtlichen Hantierens mit den Segeln auch erlernt werden muß, sich jedesmal mit der Hälfte seiner „Wache" bei der Ausführung eines Manövers zu behelfen. Aber auch das muß natürlich geübt und einexerziert werden, so daß ein und dasselbe Manöver somit die verschiedensten Ausführungsarten aufweist.

Zweck dieser Zeilen konnte es selbstverständlich nicht sein, ein auch nur annähernd erschöpfendes Bild aller Segelmanöver zu geben, die an Bord eines Segelschulschiffes vorkommen, dieser eine kurze Ausschnitt aber aus der Ausbildungszeit des Offiziers- und Unteroffiziersersatzes der Reichsmarine zeigt, daß nur wirklich Mutige und in jeder Hinsicht tüchtige Leute dazu auserwählt werden, dermaleinst selbst Bildner späterer Jahrgänge zu werden und, wo man sie auch hinstellt, ihre Pflicht zu tun. —

Allerlei vom Segelschulschiff „Niobe"

Von Oberleutnant z. See Horst Fischer

Wir waren auf dem Wege nach Stockholm, nordwestlich von Gotland, als wir Offiziere, die wir in der Messe beim Abendbrot saßen, plötzlich zwei dicht aufeinander folgende Schüsse hörten, die uns aus unserer Ruhe aufschreckten. Wir liefen an Deck und sahen hoch oben an Steuerbordseite eine Leuchtkugel, die in der stockfinsteren Nacht vom Wachoffizier geschossen worden war, um unsere Takelage vollkommen taghell zu beleuchten. Wir brauchten nicht erst lange zu fragen „warum, was ist los?", denn kaum war die Leuchtkugel erloschen, als wir an St.B. achteraus einen Dampfer bemerkten, der sich uns mit ziemlicher Geschwindigkeit näherte. Es schien uns, als ob er noch unbedingt vor unserem Bug vorbei wollte, was unser aller Ansicht nach aber auf keinen Fall klar gehen konnte. Ob er unsere Geschwindigkeit unterschätzt hatte — wir liefen etwa 6 Seemeilen und lagen über St.B.-Bug beim Wind — oder ob der dortige W.O. uns für einen Dampfer gehalten hat — wir haben es nicht feststellen können. Eines aber steht fest, es mußte unklar gehen, wenn nicht sofort irgend etwas geschah. Auf Grund der Ausweicheregeln, muß jeder Dampfer einem Segelschiff ausweichen, wir waren also verpflichtet, Kurs durchzuhalten. Der Dampfer kam mit unheimlicher Schnelligkeit näher und dachte nicht daran, um unser Heck herumzugehen. Unser W.O. schoß noch zwei Leuchtkugeln, die eine davon so in der Richtung auf die Brücke des Dampfers zu, daß auch der verschlafenste W.O. erwacht wäre und die Gefährlichkeit der Situation erkannt hätte. Nichts geschah! „Backbordwache klar zum Manöver! Wenden" ertönte die scharfe Stimme unseres Kommandanten. Was wir alle noch nicht erlebt hatten, trat jetzt ein, ein Segelschiff mußte einem Dampfer ausweichen, um eine Katastrophe zu verhindern. Jetzt erst bemerkten wir, wie der Dampfer durch Hartruderlage nach St.B. abdrehte, aber nach wenigen Minuten drehte er plötzlich hart B.B. — wir dachten alle „der ist wohl gänzlich blödsinnig" — und lag einen Augenblick vierkant auf uns zu, um dann in nur ganz geringem Abstand an unserem Heck vorbeizulaufen. Dies nach B.B.-Drehen war

natürlich völlig sinnlos, da wir inzwischen gewendet hatten, und nun für Augenblicke erneut eine Kollisionsgefahr bestand.

Es war einer jener Augenblicke, die der Laie „aufregend" nennt, in denen der Seemann eisern ruhig und kalt bleiben muß, um sachlich und mit Überlegung seine Befehle erteilen zu können. Das eine habe ich daraus gelernt, daß man nachts nicht aufmerksam genug navigieren kann.

*

Unser aller Freund war während der Sommermonate 1931 das Niobe-Bordschwein „Mausi", das aus dem Geschlecht der pommerschen Edelzuchtsäue stammte, eine schwarze Nase hatte und sich an Bord kolossal wohl fühlte. Besonders unser Koch hatte es ins Herz geschlossen, während unser Oberbootsmann zu Anfang, als es noch nicht ganz stubenrein war, öfters geschimpft haben soll. Man hörte gelegentlich Ausdrücke wie „altes Ferkel" und „ekelhafte Sau". Es war zu drollig, wenn es hinter dem Koch herlief und, wenn dieser einen Niedergang herunterging, ein richtig dummes Gesicht machte und mit den Ohren schlackerte. Wenn wir in den Hafen kamen, bekam es an Land einen Stall, indem es sich tummeln konnte, das hieß, „es durfte an Land gehen". Nachdem in Abo in Finnland die Präsidentin das zarte Fell der Sau gestreichelt und seine Sauberkeit bewundert hatte, wurde das Tier größenwahnsinnig und grunzte von da ab derart laut, daß einem Hören und Sehen verging und man morgens nie länger als 5.30 Uhr schlafen konnte. Später soll es dann der Besatzung vorzüglich geschmeckt haben.

*

Welche ungeheure Geschwindigkeit unsere gute, stolze „Niobe" bei günstigem Winde herausholen konnte, zeigt folgendes Erlebnis:

Wir waren an einem Dienstag um 10.00 Uhr bei sehr günstigem achterlichen Wind aus Kiel ausgelaufen, ankerten Dienstag- und Mittwoch nacht im Großen Belt, machten dann bei weiter auffrischenden Südwinden mit sämtlichen Segeln etwa 10 Sekm Fahrt bis zum Skagerrak. Man muß berücksichtigen, daß sowohl im Belt als auch im Skagerrak starke Strömung herrschte und wir dadurch erheblich weniger Fahrt über den Grund machten. Kaum waren wir um Skagen herum, als der Wind, der es wirklich gut mit uns meinte, über Osten nach Norden drehte, uns nun mit unverminderter Stärke in den Rücken fiel und uns teilweise eine Geschwindigkeit von über 10 Sekm verlieh. Es ist weder gelogen noch „gereeft", wenn ich sage, daß wir bereits am Sonntag früh vor Helgoland ankern konnten. Wir hatten also in 5 Tagen, abzüglich zweier Nächte, gegen starken Strom ankämpfend eine Strecke von 550 sm zurückgelegt.

„Niobe"-Lied

Schöne Niobe, stolze Niobe, vorbei sind all
die schönen Stunden,
Die wir jederzeit, voll Frisch und Fröhlichkeit,
auf dir an Bord vorgefunden.
Trotz Sturm und Gefahr konnten immerdar,
wir mit dir bestehen.
So ertön es hell und klar,
Niobe, du stolzer Aar,
Lebewohl, auf Wiedersehn!

Scheiden müssen wir, Niobe von dir,
Die du uns soviel gegeben,
Fürs gesteckte Ziel lernten wir sehr viel,
Der See gehören wir nun fürs Leben.
Vorwärts geht unser Blick, aber auch zurück.
Leucht Erinnerung froher Schimmer,
Und so gilt dir noch zum Schluß
Aus vollem Herzen unser Gruß,
Stets glückhaft Fahrt für immer!

Sommerreise 1926

Von Oberleutnant z. S. Zenker

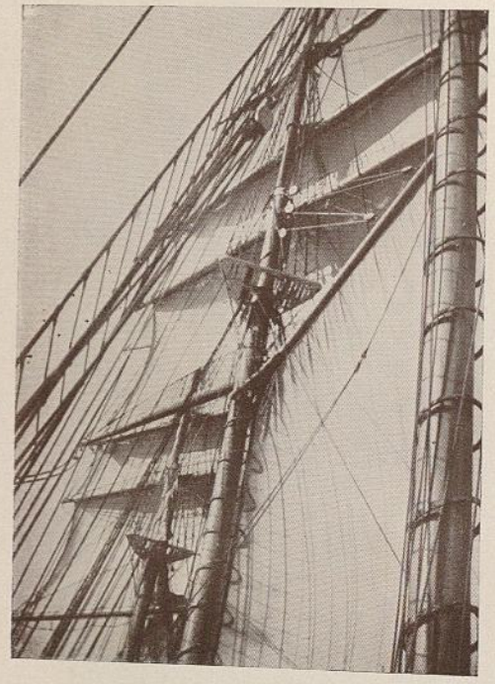
Nach Beendigung unserer ersten seemännischen Ausbildung auf der „Niobe" kamen wir 85 Seekadetten des Jahrgangs 1926 auf den damals neuesten Kreuzer „Emden", mit dem wir in 16monatiger Fahrt um die Erde eine große Zahl fremder Länder und Häfen besuchten. Und trotz der vielen Eindrücke, die wir nun empfingen, verblaßte die Erinnerung an unsere Segelschulschiffszeit nicht. „Niobe" war die Mutter unserer seemännischen Kenntnisse, sie hatte uns zum ersten Male mit den Lebenselementen unseres Berufes, mit See, Wind und Wetter bekannt und vertraut gemacht; und sie hatte uns gelehrt, daß Wind und See nicht Feinde, sondern Freunde des Seemanns sind, der im Kampf mit ihnen und in ihrer Überwindung erst zum Bewußtsein seiner Kraft und seines Könnens und zum felsenfesten Vertrauen auf sein gutes Schiff kommt. So ist uns die „Niobe" über alle weiteren frohen und traurigen Erlebnisse hinweg in leuchtender Erinnerung geblieben, und mancher von uns hat Jahre hindurch den stillen Wunsch gehabt, auf ihr noch einmal der reinen Seemannschaft und „christlichen Seefahrt" dienen zu können.

Unsere Ausbildung an Bord begann damit, daß wir zunächst in Kiel das Schiff und seine Einrichtungen und das einfachste Benehmen an Bord kennenlernten. Wir hatten ja alle den besten Willen, aber was waren wir zunächst ungeschickt! Und wie verwirrten sich Namen und Zweck der unzähligen Tampen, bis man ihren Sinn und ihre Zweckmäßigkeit kennengelernt hatte und einsah, daß es eigentlich nichts Klareres und Sinnvolleres als eine solche Takelage gibt. Es folgte dann eifriges Segelexerzieren zu Anker in der Strander Bucht, und eine große Zahl von Boje-über-Bord-Manövern, zunächst zu Anker, dann vom mit Motor fahrenden Schiff aus. Wie haben wir uns bemüht, alles schnell und richtig zu machen! Und dann hieß es zum Schluß: „Wenn alles noch 97mal schneller und besser geht, dann brauchen Sie die Hoffnung nicht zu verlieren, daß Sie es schließlich auch noch einmal lernen werden!" Und dann wurde das Manöver am nächsten Tage auf einmal doch unter Segeln exerziert, und es klappte besser, als wir gedacht hatten. Danach ging es nach Kiel zurück, wo wir von unserem Liegeplatz an der Blücherbrücke aus in der Freizeit den vielen Yachten, die zur Kieler Woche kamen, nachschauten. Noch einige Tage Segelexerzieren an der Brücke, dann begann die Sommerausbildungsreise. Schon der Anfang war vielversprechend, leichter günstiger Wind ermöglichte es, unter Segeln von der Brücke abzulegen. Dann ging es in sieben Schlägen langsam aus der Kieler Förde hinaus. Über Nacht ankerten wir in der uns schon bekannten Strander Bucht. Am nächsten Tage ging's unter Segeln weiter nach Eckernförde. Beim Stollergrund trafen wir einen kleinen Kreuzer vom Typ unserer „Nymphe" unter jugoslawischer Flagge. Es war die „Dalmacia", die vordem als deutscher Kreuzer den Namen unseres Schiffes „Niobe" getragen hatte. Eine eigenartige Begegnung. Wir waren doch nicht so geschickt beim Arbeiten in der Takelage, wie wir uns wohl einbildeten. Das sollten wir zu unserem Leidwesen erfahren, als wir beim Segelsetzen das Großbramsegel zerrissen. Immerhin lernten wir so praktisch das Auswechseln von Raasegeln, was wir später noch öfter durchführen durften. Als wir Eckernförde nach zweitägigem Aufenthalt verließen, wehte es frischer, als bisher seit Beginn der Reise. Diesmal mußte das Vorobermarssegel dran glauben. Als wir es glücklich fest hatten, begann unser Schiffchen langsam und sicher im Seegang zu rollen. In dieser Nacht brachten die meisten von uns unfreiwillig Neptun das so lange vorenthaltene Opfer. Der „Tierschutzverein", der sich dem Füttern der Fische widmete, kam erst zur Ruhe, als wir nachts 1.30 Uhr bei Friedrichsort zu Anker gingen. Am frühen Morgen gingen wir wieder Anker auf, den Sonntag verbrachten wir unter Segeln, kamen aber nur bis zur Hochwachtbucht. Am nächsten Tage gab es ein interessantes Manöver. Bei ziemlich erheblicher Flaute gerieten wir im Fehmarnsund fest. Jetzt konnten all die schönen Manöver, über die unterrichtet worden war, praktisch durchgeführt werden. Zunächst versuchten wir, mit Motor und Krängen des

Schiffes heimzukommen; dann folgte Ankerausfahren mit beiden Jollen. Ehe dies Manöver beendet war, sah „T 141“, das in einiger Entfernung passierte, unser Pech und kam zum Abschleppen heran. Das Manöver war in dem engen Fahrwasser etwas schwierig, aber wir kamen frei; und wir waren alle ehrlich empört, als sich das Boot für seine Hilfeleistung mit unserer Schleppleine, die wir beim Freikommen hatten rauschen lassen, belohnen wollte. Nachts machten wir bei wenig Wind ein Boje-über-Bord-Manöver unter Segeln; für uns alle ein Anblick. Das auf dem Wasser treibende Bojenlicht warf flackernde Lichter auf die Takelage unseres Schiffes, das mit backstehendem Vortopp still im Mondlichte dalag. Am nächsten Tage ging's weiter nach Lübeck, das wir in einigen Tagen ganz gut kennenlernten. Den Höhepunkt bildete die Fahrt von Lübeck nach Travemünde mit den Vertreterinnen des Flottenbundes Deutscher Frauen an Bord. Leider ging es nicht ohne einen Unfall dabei ab. Trotzdem wurde der Tanzabend der „Flotten-Frauen“ im Kurssaal Travemünde ein rauschends Fest, das nur zu früh für uns beendet wurde. Zwei Tage hatten wir Gelegenheit, uns an dem Travemünder Badeleben und den vielen, schönen dort liegenden Yachten zu erfreuen, — soweit der Dienst uns dazu Zeit ließ. Dann ging es in flotter Fahrt mit kleiner Besegelung wieder nach Saßnitz. Die Versuche, abends im Waschraum bei leicht schwingendem Schiff zwischen nasser Wäsche noch Morsezeichen zu lernen, hatten bei den meisten nach dem anstrengenden Dienste am Tage wenig Erfolg. Saßnitz mit seinen nahen schönen Wäldern bot für zwei Tage schönen Aufenthalt. Das nächste Ziel war Pillau. Wir erreichten es nach sechstägiger Sturmfahrt, die den meisten von uns in lebendiger Erinnerung bleiben wird. Schon am zweiten Tage war außer der Wache an Dienst nicht mehr zu denken. Wir kreuzten bei tüchtigem Seegang mit kleiner Besegelung zwischen der Danziger Bucht und Pillau auf und ab, da ein Einlaufen zwischen die Pillauer Molen bei der hohen See nicht ohne Gefahr für das Schiff war. Unsere „Niobe“ lag glänzend in der See. Daß uns im Vorschiff zwei Bulleyes eingeschlagen wurden, regte uns nicht weiter auf. Auch an der Takelage gab es einigen Schaden, die Fock riß ein, am nächsten Tage riß der Klüver am Schothorn ein und mußte beeilt geborgen werden. Ein neuer Klüver wurde angeschlagen, aber nicht wieder gesetzt. Am nächsten Morgen riß das Voruntermarssegel ein und mußte durch das Reservesegel ersetzt werden. Das brachte harte, aber schöne Arbeit mit sich und machte uns mehr und mehr mit dem Schiff und der See vertraut. Nachts trafen wir einen Segler, der uns anmorste. Doch gelang es uns nicht, seine Zeichen sicher zu erkennen, wie auch er wohl unseren Morsespruch nicht verstanden haben wird. Als wir schließlich in Pillau festlegten, triefte das ganze Schiff vor Nässe. Wir aber waren froh und stolz, denn das war „christliche Seefahrt“ gewesen. Von nun an hatten wir fast nur noch schönes Wetter. Wir besuchten Königsberg und Palmniken, segelten dann weiter nach Stolpmünde,

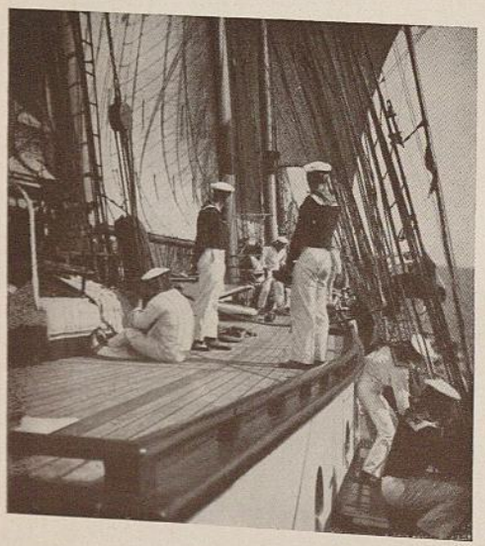
Das Vorgeschirr der „Niobe“

Am Wind über Backbord-Bug



Tragende Schwingen

Weiße Segel — blaue See



Auf der Schanz

An Deck

Vortopp und Großtopp

Seegang bei Windstärke 11

Die ersten Opfer

wo „Niobe“ stets ein gern gesehener Gast war. Weiter ging's dann nach Warnemünde und Rostock und von dort in flotter Reise nach Flensburg-Mürwik. Von dort wurde in großen Schlägen nach Kiel gekreuzt, wo wir ins Dock gingen, um uns für die Besichtigung „schön zu machen“. Bei der Besichtigung hatten wir noch einmal einen schönen Tag mit frischem Wind. Da konnten wir noch einmal zeigen, daß wir etwas gelernt hatten. Mit der Ernennung zum Seekadetten und dem ersten Urlaub endete unser Kommando auf der „Niobe“. Wir alle hatten gelernt, wie recht Admiral Hosemann hatte, als er uns in seiner Schlußansprache sagte: „Der Seemann liebt sein Schiff.“ Und es ist keiner unter uns, der unsere gute „Niobe“ je vergessen wird.

Sturm vor Gotland

Von Major a. D. Schnarke

Seit einigen Tagen liegt die „Niobe“ im und vor dem Hafen von Saßnitz, und Morse- und Winkerübungen, Segelexerzieren, Loggen und Warp-Ankerauswerfen wechseln sich ab mit theoretischem Unterricht aller Art, aber auch mit erheblich mehr prosaischem „Dienst“, wie z. B. „Zeugwäsche“ usw.!

Eines Tages aber ist die schöne Hafenzeit vorbei, und die Stunde des Auslaufens ist gekommen, die der Kommandant auf 10 Uhr abends festgesetzt hat. Der Motor springt an und hinaus geht es in die freie See zu längerer Übungsfahrt — Richtung Ost — — —

Doch folgen wir jetzt den Ereignissen dieser Fahrt, die „törnmäßig“ nach Pillau gehen sollte und aus der schließlich eine Sturmfahrt ganz erheblicher Natur bis nach Gotland hinauf wurde, den Aufzeichnungen eines der jungen Seeleute, die damals an Bord der „Niobe“ kommandiert waren:

Bis 10½ Uhr hat auch die „Freiwache“ mit dem Segelsetzen zu tun gehabt, dann endlich geht's in die Hängematten — das Schiff nimmt Fahrt auf — wir sind in freier See ... Und immer mehr versinken die Lichter von Saßnitz in der Dunkelheit, verschwinden auch die Feuer der Einfahrt — das weit ausstrahlende Drehfeuer des Leuchtturmes. Tiefe Nacht umgibt uns und leise nur hebt und senkt sich der Rumpf des einsam dahinziehenden Schiffes, schlagen glucksend die Wasser der Ostsee an seine Planken. Über dem Schiff tiefblauer Himmel — und ab und zu in der Ferne nur ein grünes — ein rotes Licht, die weiße Topplaterne eines vorüberziehenden Gegenseglers. Herrlich die Stille, diese ruhige Nacht ...

Stundenlang zieht so die „Niobe“ dahin, doch allmählich — „brist es auf“. Ein Zittern und Beben läuft über die Wasser und feine, staubartige Schatten huschen darüber, krönen die See leicht mit weißem Gischt. Mit günstigem

Winde — Backstagsbrise — liegt die „Niobe“ gut an und macht eine schöne Fahrt, etwa 6—7 Seemeilen in der Stunde.
Der neue Tag kommt herauf und alles geht seinen geregelten Gang, kleine Manöver wechseln mit sonstigem Dienst. — Doch gegen Abend — da wird es anders! Der Wind frischt erheblich auf, so daß bereits die leichteren Segel geborgen werden müssen, und die See nimmt ebenfalls an Stärke zu. In steilem Anlauf sich überstürzend, rollen die Wogen heran, gekrönt mit weißleuchtenden Kämmen, und, am Schiffsleib entlang gleitend, verliert sich hinter dem Heck dann wieder die brodelnde Flut ... Und dazu dann noch im Tauwerk das Singen und Klingen des stehenden Gutes — das Jauchzen und Harfen des Windes — unzuvergessende Stunden fürwahr! —
Während der nun folgenden Nacht jedoch ergötzt man sich bald nicht mehr an irgendwelchen schönen Bildern, träumt nicht mehr poesievoll — denn da heißt es mehrfach: „Die Wachen heraus! — Alle Mann auf! — Klar zum Segelbergen!“ — —
Als langsam dann ein trüber Tag heraufdämmert, wird der Wind noch bei weitem stärker, und die schon so unangenehme Dünung nimmt gleichfalls noch zu. An Steuerbord machen wir Land aus, es soll die Gegend um Kolberg sein. Um bei dem kräftigen, achterlichen Winde Pillau, unser Ziel, jedoch nicht zu früh zu erreichen, geht die „Niobe“ jetzt auf „Kurs NNO“ — ein Entschluß, der uns teuer zu stehen kommen sollte. Denn weiter brist es gehörig auf und ein Segel nach dem anderen muß weggenommen werden. Gegensegler, die fast auch keine Segel mehr führen, uns trotzdem aber in schnellster Fahrt passieren, huschen gespenstig vorüber. — Schon sehr früh wird es dunkel und man hört nur noch das Rauschen der Wogen — ihr Brechen an der Bordwand. Die ersten „Seeleichen“ wagen sich im Dunkel der Nacht an die Reeling, doch — „Ritsch“ — ein Spritzer fegt über Deck und auch über sie hinweg. Triefend von oben bis unten verschwinden sie schleunigst wieder im Niedergang ...
Von fernher blinkt durch die Nacht jetzt ein Leuchtfeuer auf — das von Oeland, wie ausgemacht wird! Soweit sind wir also schon hinaufgetrieben worden? — Kaum gedacht schrillen auch schon die Bootsmannspfeifen über Deck: „Wache klar zum Manöver!“ — Und halb verschlafen, trotz allen Seeganges, aller „Krankheit“ und allen Schlingerns stürzt die Wache an Deck — tritt an auf ihren Manöverstationen. — „Wenden!“ — hallt das Kommando — — Doch das Manöver gelingt nicht — wird rückgängig gemacht — — Ein neues Kommando folgt, dem die „Niobe“ jetzt gehorsam — pariert. —
Das Barometer aber fällt und fällt — und weiter wächst die Macht der Elemente! — Langsam dämmert der Tag herauf, und alles vor uns ist grau in grau, und um uns herum stehen nichts als drohende Wolkenwände.
Nur drei Segel stehen noch — der Klüver ist weggebrochen, flattert wild auf der Back herum. Und nur mit Mühe werden die Fetzen des Segels geborgen. Auch

das Obermarssegel muß infolge Brechens des Seitenlieks sofort weggenommen werden, eine schwierige Arbeit auf dem hin und her pendelnden Schiff.
Der Sturm nimmt weiter zu. — Eine Woge überstürzt die andere, schlägt über Back und Reeling. Schwer stampft und arbeitet die kleine „Niobe“, die ja nur 680 Tonnen hat — und Spritzer über Spritzer, Brecher über Brecher fegen über das Deck — kein trockener Faden ist mehr an der Besatzung! — Und nur mit Mühe und Vorsicht kann man sich auf Deck noch aufhalten, klammert man sich an die über Deck gespannten Strecktaue — watet alles knöcheltief im hin und her quirlenden Wasser. Kaum können das die Speigaten wieder von sich geben ...
Den ganzen Tag kreuzen wir so in der kochenden, schäumenden Flut — da, plötzlich ein Knall wie ein Donnerschlag — auch die Fock ist jetzt weggebrochen! — Und „Alle Mann“ — hallt wieder der Befehl des Kommandanten ... Schwer und wild schlägt die riesige und deshalb nur schwer zu hantierende Fock im Sturm, und nur mit äußerster Kraftanstrengung und unter Zupacken aller Unteroffiziere und der Kameraden vom Stammpersonal wird die junge Mannschaft Herr der Lage. — Und nochmals ein ohrenbetäubender Krach! Ein dumpfes Donnern im Vorschiff! — Zwei Bullaugen vom stärksten Patentglas sind eingeschlagen worden, und in dicken Strahlen stürzt das Wasser in die Koje des Maschinisten. Gleich hinterher ein starker Brecher, und über die hohe Back hinweg fegt jetzt auch noch zum Überfluß ein Wasserschwall mit ungeheurer Wucht, der unglücklicherweise wiederum einen neuen Weg findet: durch den Luftschacht in den Wohnraum der Kadetten hineinjagt, so daß dort alles herumzuschwimmen beginnt.
Um 6 Uhr morgens etwa stehen wir dann vor Gotland! Und ungefähr um dieselbe Zeit erreicht wohl auch der Sturm seinen Höhepunkt mit Windstärke 11! — Pfeifend und zischend tobt die Windsbraut durch die Takelage, rumort wild im Gestänge, reißt und faucht in den Wanten, rüttelt und schüttelt an allem, doch auch alles Zusammengeflickte hält aus.
An Essen oder gar Kochen ist gar nicht zu denken — und man hat das Gefühl, daß der Beherrscher der Fluten diesen, sich ihm hier präsentierenden, wohl jüngsten „Bezwingern“ seines Reiches einmal nachdrücklichst zeigen will, was er vermag, und deshalb wohl walkt er uns so gehörig durch ...
Ganz allmählich erst schwillt der Sturm ab und wir können daher auf Gegenkurs gehen; wir „hoffen“ auch, eventuell noch in Pillau einlaufen zu können. Doch wiederum wird nichts daraus, weil wir viel zu weit vom Kurs abgekommen sind. Da erscheint zur allgemeinen Freude rechts voraus Land! — Wenn unsere Navigation richtig war, so muß das jetzt also Brüsterort sein. Näher kommt das Land — und damit auch das Örtchen. — Nochmaliges Anpeilen und Nachprüfen auf der Karte ergibt aber — o Schreck — den Weltort: Stölpin!! — 100 Seemeilen also entfernt von Pillau! — So weit sind wir demnach abgetrieben worden von unserem Kurs! —

Schwer rollt auch jetzt noch die See, doch die „Niobe“ verträgt schon wieder etwas mehr Segel, und die augenblickliche Situation ist eine wahre Erholung gegen die verflossenen Tage und Nächte voll tollster Nücken und Tücken. Im Morgengrauen wird Rixhöft passiert, wir stehen also nur noch 68 Seemeilen von unserem Bestimmungsort ab. Aber schwarz und drohend steigt es schon wieder im NO auf, quirlen glasig-blasig tiefdunkle Wogen heran. Unser Hilfsmotor wird angestellt, und schlägt die Schraube auch bald im Wasser oder surrt sie wie toll in der Luft, wir kommen doch vorwärts, nachdem wegen der allzu starken Krängung auch das kleinste Segel wieder hatte weggenommen werden müssen.

Da endlich taucht in der Ferne der Leuchtturm von Pillau auf! — „Niobe“ setzt die Lotsenflagge im Vortopp — und knatternd im scharfen Winde steigt das Signal hoch. Immer näher kommt das Land — und da — auch endlich ein Dampferchen! — Bald ganz verschwunden unter einer überhohen See — bald hoch oben auf einem Wellenkamm torkelnd. — Und weil der kleine Dämpfling wegen all des Getöses um ihn nicht näher herankommen kann, um den Lotsen an Bord zu geben, setzt er plötzlich stolz das Signal à la Skagerrak: „Dem Führer folgen!“ — — Im Kielwasser folgt die „Niobe“, durch Winkerflaggen im richtigen Kurs gehalten — und gewinnt so glücklich die von sprühendem Gischt umtoste und völlig überflutete Moleneinfahrt des Hafens nach sechstägiger Fahrt!

Dies aber mit einer Jungmannschaft jetzt, der ganz erheblich in diesen Tagen die sogenannten „Seebeine gewachsen“ waren und die nunmehr auch schon etwas mitreden konnte über die Vorzüge und Nachteile der „christlichen Seefahrt“, vor allem aber über diesen tückischen Herrn Ägir, der gottlob seine Wut für die nächsten Tage jedenfalls an den anderen dort draußen auslassen konnte ... Wohlvertäut an der Pier liegend, bekam man endlich aber auch einmal wieder einen warmen Löffelstiel in den hungrigen Magen, um sich daraufhin ausgiebig der vom Kommandanten gewährten Extraruhe hinzugeben.

„Seefahrt!“

Von Bootsmaat Birrm

Dräuend und nichts Gutes verheißend, schieben sich dunkle Wolkenballen zusammen, vereinen sich und ziehen, vom Winde gehetzt, in südöstlicher Richtung. Die See, noch vor kurzem in der Farbe mit dem herben Blau des winterlich gestimmten Firmaments im harmonischen Einklang, zeigt sich nun anders. Eiskalter Wind jagt über die unendliche Fläche, mit seinem ungestümen Temperament die trägen Wasser aufrüttelnd. Und es ist, als ob sich plötzlich die See auf ihre elementare Kraft besänne, und als ob sich diese Kraft gegen alles

das, was sie zu bezwingen versucht, richte. Schaumköpfe, zuerst winzig, dann größer werdend, sich überschlagend und neu erstehend, jagen dahin. Böen hetzen sie und schaufeln Mulden in das noch vor kurzem so glatte Wasser.

Und in dieser steigenden Empörung der Natur ein schlanker, grauer Schiffskörper, drei Masten und Segel daran. Wer sind die, die es wagen, den Kampf aufzunehmen mit dem Element, das so herrlich, aber auch so furchtbar und grausam sein kann? — Die „Niobe“ ist es, — wer kennt sie wohl nicht? Wem lachte nicht das Herz im Leibe, wenn sie mit geblähten und im strahlenden Sonnenschein blendend weiß erscheinenden Segeln daherzog; stolz ob der Tradition der alten Segelschiffahrt, die sie verkörperte, stolz ob der hohen Aufgabe, die ihr zufiel?!

Früh war sie aus Warnemünde ausgelaufen und strebte dem Heimathafen Kiel zu. Und an Bord? — Festtagsstimmung, denn man schreibt den 15. Dezember, und von Kiel soll es unverzüglich nach Hause gehen, zu Vater, Mutter, Geschwister und vielleicht zu einem kleinen, blonden Mädel. Deutsche Männer sind es, Seeleute und Soldaten, mit harter Hand, klarem Sinn und Blick, mit einem Herzen voll Liebe zum Vaterland und Begeisterung zur Seefahrt. — Heimwärts geht es, und man sieht es ihnen an. Freudiges Leuchten aus aller Augen, scherzhaftes Wortgeplänkel überall, und auf allen Gesichtern die Freude auf das Fest. —

Es ist, als ob Poseidon, erbost über die Kühnheit dieser Männer und dieses Schiffes, ihnen die Heimkehr verwehren will, so jagt er ihnen Bö auf Bö entgegen. Aber sie sind wachsam und erfahren, die Männer auf der „Niobe“. Kommandant, Offiziere, Steuermann und Oberbootsmann stehen auf der Brücke und weichen nicht von ihrem Platz. Und sie wissen warum — es ist Sturm gemeldet. Längst schon sind die Obersegel geborgen und lange wird es nicht mehr dauern, dann muß man noch mehr Zeug bergen. Es ist bereits dunkel geworden, es regnet, und nur ab und zu geben die gehetzten Wolken die helle Scheibe des Mondes frei. Die Wache steht im Ölzeug, frierend und naß. Hochaufgerichtet steht der Kommandant achtern, Wetter und Schiff beobachtend; für ihn gibt es diese Nacht keinen Schlaf. Der Wind hat mehr nördlich gedreht und steht direkt in den Fehmarnbelt hinein. Kreuzen heißt es, — und dazu das enge Fahrwasser. Zunächst schafft es die eine Wache noch, dann aber müssen beide Wachen heraus. „Beide Wachen klar zum Manöver!!!“, pfeift und ruft es plötzlich durchs Schiff. Leben und Bewegung kommt in die Besatzung. Die Leute treten auf ihren Segelmanöverstationen an, und dann folgt der Befehl zum Segelbergen. Nur die Sturmsegel sollen stehenbleiben, um dem Schiff die Manövrierfähigkeit zu erhalten. „Eine Hand für sich, eine Hand fürs Schiff“ und „Enter auf!“ sind die Kommandos, vom wachthabenden Offizier geschrieen, vom Wind zerfetzt, kaum noch an den Toppen zu verstehen. Und dann beginnt eine Kletterpartie in luftiger Höhe. Die Zähne zusammen-

gebissen, mit den klammen Fingern in die Wanten gegriffen, und dann rauf auf die Raa. „Nun zeige, ob du ein Seemann bist, ob der Sturm, der das Atmen ganz ungemein behindert, ob das aufgewühlte Meer tief unter dir, und das sich immer wieder aus deinen Händen windende Segel nicht deinen Mut erlahmen läßt." — Wer jetzt von der Raa stürzt, ist erledigt. Aber Gott sei Dank sind es Männer, stahlhart und trutzig wie es deutsche Art ist; rauf auf die Raa und dann hineingegriffen in das wildschlagende, eisigkalte und steife Segel. Nun haben sie es bald bezwungen, doch wieder packt der Wind es und entwindet es ihren Händen. Steif die Hände, die Augen tränen von Regen und Wind, so liegen sie mit dem Bauch auf der Raa, die Füße auf dem pendelnden Fußpferd. Und nochmals die Zähne aufeinandergebissen, nochmals mit den steifen Fingern in das wild schlagende Segel gegriffen. „Es geht nicht", mag wohl einer denken, und es muß doch gehen. Hier kommt es auf jeden einzelnen an, hier zeigt sich der Mann, wie er ist und hier oben auf der Raa, im Wintersturm, im Kampf mit dem Wetter, werden Jünglinge zu Männern. — Nun ist es endlich geschafft, die Zeisinge halten das Segel an der Raa fest. Zerschunden, steif gefroren, todmüde, aber mit dem Ausdruck des Stolzes in den Augen, kommen sie herunter. — Jede halbe Stunde muß jetzt gewendet werden. Es ist mit beiden Wachen kaum noch zu schaffen. — Trotz des Ölzeuges naß bis auf die Haut, und dazu der eisige Dezemberwind, so stehen die Leute an Deck. Für Weichlinge und Stubenhocker ist das freilich nichts, aber hier sollen ja auch Führer und Unterführer erstehen. Wenn man wenigstens sähe, daß man vorwärtskäme, aber die seitlich wirkende Komponente des Windes ist fast gleich der nach vorne wirkenden. Der Wind wird noch stärker, und das Heulen in der Takelage nimmt noch immer zu — und dort, — gar nicht weit ist das Feuerschiff Fehmarnbelt, grellen Lichtschein auf die vielbewegte See werfend. „Sollen wir so kurz vor dem Ziele den Kampf aufgeben, soll die harte Arbeit vergangener Stunden umsonst gewesen sein?" Wie oft mag der Kommandant sich diese Frage vorgelegt haben? Aber er hat die Verantwortung für das Schiff und für mehr als hundert Menschen. Der Kampf ist aussichtslos, das Risiko zu groß. Gewiß schweren Herzens gibt der Kommandant den Befehl zur Umkehr. Mit achterlichem Wind jagt das Schiff dahin, die in langen, harten Stunden mühselig erkämpften Seemeilen preisgebend. Die Freiwache kann unter Deck und fällt gleich in tiefen Schlaf.

Der Morgen bricht heran mit strahlender Sonne, trotzdem die Gewalt des Sturmes noch nicht gebrochen ist. Es ist wie ein Hohn der Natur auf die Menschen, die in dem Kampf wenn nicht unterlegen, so doch auch nicht erfolgreich waren. — Auch die Sturmsegel sind geborgen. Die Untermarssegel sind aus den Lieken geplatzt, — ein beredtes Zeichen für die Stärke des Sturmes. Nur die Wache ist an Deck. Alle entbehrlichen Männer schlafen, denn es ist Sturmroutine angesetzt.

Wo mögen sie nur landen, die Männer von der „Niobe"? Ein Einlaufen in Warnemünde ist Wahnsinn, denn die auf die enge Einfahrt stehende Brandung würde Schiff und Menschen den Verderb bringen.

Es ist bereits dunkel, als die „Niobe" am Pier von Saßnitz auf Rügen festmacht. — Am frühen Morgen schon geschäftiges Treiben. Die Segel werden alle abgeschlagen und durch neue Reservesegel ersetzt. Hier und da ist in der Takelage noch was auszubessern. — Und noch immer weht Nordwestwind. „Sollen wir das Weihnachtsfest tatsächlich hier in Saßnitz verleben, werden wir auf den Weihnachtsurlaub verzichten müssen?", so wird sich wohl ein jeder an Bord gefragt haben.

Aber der Wettergott hat ein Einsehen. Schon am Nachmittag dreht der Wind über Nord bis fast auf Osten. Behende werden die Leinen losgeworfen und wenige Minuten später hastet die „Niobe" mit prallstehenden Segeln westwärts. — Und wieder ist ausgelassene Stimmung an Bord, vermischt mit dem bangen Zweifel: Wird es dieses Mal gelingen? — Und es gelingt, denn der Wind ist beständig.

Scharf gezeichnet steht der Mond am Himmel, silberfarbene Reflexe auf die leichtbewegte See werfend; ein Bild von immer wieder bezaubernder Schönheit. — Die Figur des Postens Ausgucks, vorne auf der Back, hebt sich scharf vom matten Blau des Horizonts ab. Leise summt er die Melodie des trutzigen Liedes mit, das die Mannschaft auf dem Mitteldeck singt. Das sie singt im Vollgefühl jugendlicher Kraft, mit dem Bewußtsein des Stolzes über den Sieg über Wind und See, erfüllt von der Romantik der Segelschiffahrt:

„Wir sind Matrosen flink und flott, / stets heiter und fidel, / vertrauen fest auf unseren Gott, / dann geht die Fahrt nicht fehl . . ."

Weit voraus eilen die Gedanken des Ausgucks. Bald wird er in Kiel sein, dann geht's nach Haus, und mit Stolz wird er erzählen von der Sturmfahrt auf dem Segelschulschiff „Niobe". Trutzig und stolz, für sich aber auch für alle gesprochen, formen seine Lippen das Wort:

„Wider Wellen und Wind — den Willen!!!"

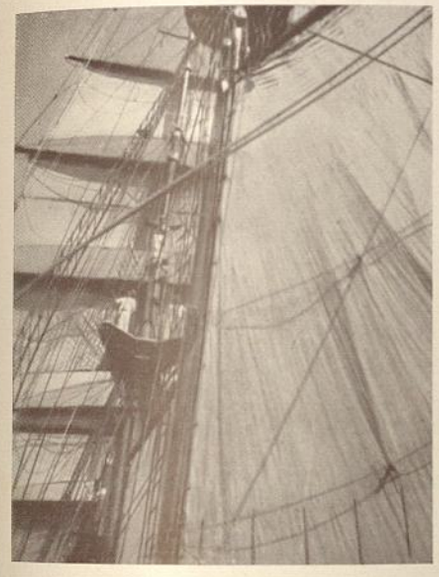
Als Eisbrecher im Stettiner Haff

Von Ober-Bootsmaat Kurt Hartwigsen
Toppsunteroffizier auf der „Niobe" im Winter 1931

Es war alte Tradition, daß die „Niobe" alljährlich zum großen Fest des Marinevereins Stettin in den gastlichen Gestaden der alten Hansestadt weilte. Es war dort immer ein großes Ereignis, wenn das schmucke Schiff an der Hakenterrasse lag. Ungeachtet der vielen Menschen wurden am Tage Segelexerzitien

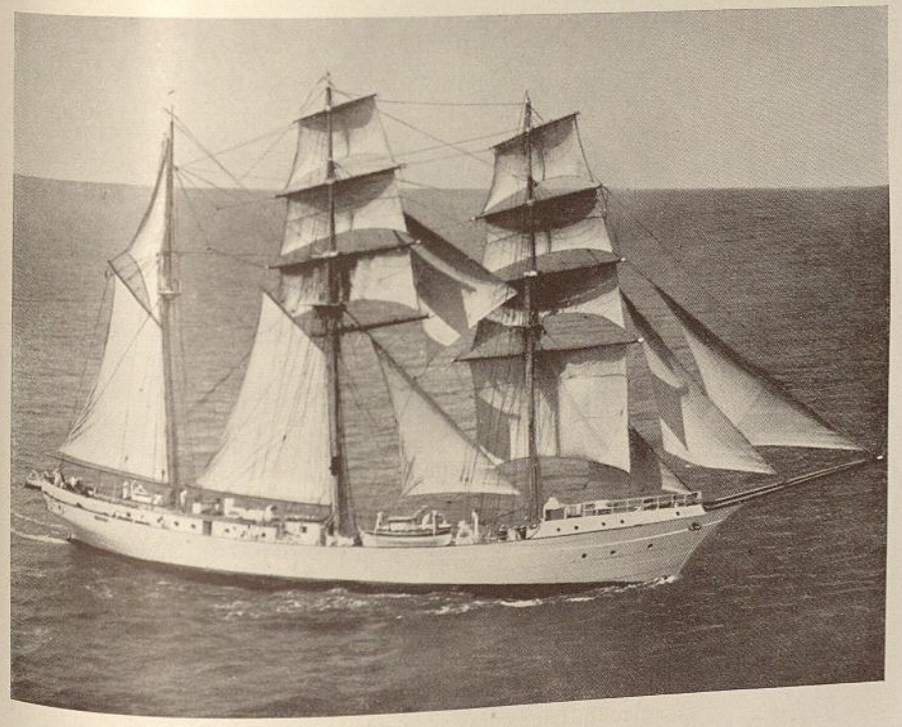
durchgeführt. Wir mußten doch den grauen Kameraden und den Bürgern der Stadt zeigen, was die blauen Jungens auf einem Segelschiff alles tun müssen, bis alle Segel gesetzt sind. Am meisten Spaß machte den Zuschauern bestimmt das Aufentern der gesamten Toppsbedienungen. Das war eine freudige Jagd in den Wanten. In 35 Sekunden war jeder auf seinem Platz, fest aneinander geschmiegt am Rak. Jede Bewegung hatte aufgehört. Dann das Kommando „Leg aus"; geschmeidig verteilten sich die Matrosen in gleichmäßigen Abständen auf den Raaen. Die Beine weit gegratscht im Fußpferd, den Blick frei nach vorn, dann wieder eiserne Ruhe. Es ist ein herrliches, unvergeßliches Bild. Die Menschen unten auf der Terrasse sind ebenfalls auf einmal verstummt. Augen und Mund öffnen sich, sie bestaunen und genießen dieses erhebende Bild. Uns selbst wird ganz froh und stolz zumute. Wir waren dazu ausersehen, einen frischen, echt seemännischen Dienst unserer jungen Marine den deutschen Bürgern zu zeigen, um Volk und Marine enger miteinander zu verbinden, deutsche Seegeltung wieder zu heben. Den Eindruck, den die „Niobe" machte, war stets der allerbeste.

Die Hafentage aber waren schnell vorbei und bald glitt „Niobe" wieder hinaus in ihr Element. Doch der Wettergott hatte noch eine Überraschung für uns aufgespart. Bevor wir die freie See erreichen konnten, sollte uns diese beschert werden. Die Quecksilbersäule war in der Nacht auf 6 Grad unter Null gefallen, es fror Stein und Bein. Das fast stehende Gewässer des Stettiner Haffs beugte sich diesem Schicksal und überzog sich hübsch blank und säuberlich mit einer dicken Eisdecke. Als wir das Haff zu Gesicht bekamen, staunten wir nicht wenig ob dieser Sperre. Freudige Gesichter bei den Seeleuten; es war doch zu schön gewesen in Stettin. Die Stettiner Mädels waren verdammt nicht zu verachten. Also nun werden wir wohl den ganzen Winter in diesem gastlichen Hafen bleiben dürfen. Die Mädels hatten die ganze Nacht gebetet, hoffentlich friert die „Niobe" hier ein, dann können die netten blauen Jungens wenigstens noch recht lange bei uns bleiben. Ihr Wunsch war in Erfüllung gegangen! Unser Kommandant machte aber alle Träume zunichte, wer weiß wofür es gut war? Sein Wille war ganz klar und bestimmt. Ein Kommando: „Alle Segel setzen!" Mit einer frischen Brise und raumen Schoten hatten wir einen prächtigen Anlauf. Alle Segel standen prall voll. Mit großer Fahrt ging es hinein in die Eismassen. Das war eine selten schöne Fahrt. Die Seeleute bestaunten freudig die zur Seite geschobenen Eisplatten. Ja, unsere „Niobe" als Eisbrecher, das war einmal etwas anderes. Langsam dämmerte der Abend herauf, aber ungeachtet dessen, ging die Fahrt ohne Unterbrechung weiter. Fast machte das Schiff manchmal keine Fahrt mehr. Aber dann wieder, wie von unsichtbarer Hand geschoben, drückten wir uns weiter durch. Da lagen kleine Dampfer im Eise fest und bemühten sich weiter zu kommen. Eisbrecher bahnten diesen einen Weg, dann aber sahen sie plötzlich ein Segelschiff mit



Vorm Wind

Kreuzer „Königsberg" und Schulschiff „Niobe" an der Blücherbrücke, Kiel



Der „Schwan der Ostsee"

Paradeaufstellung auf Großtopp und Klüverbaum

vollen Segeln. Sie trauten ihren Augen nicht und glaubten zu träumen, daß ist ein Spuk mitten in der Nacht. Ein fliegender Holländer, der an ihnen vorbeirauschte. Aber nein, es war die „Niobe", mit der sie in Stettin friedlich zusammenlagen. Ein Hurra scholl aus begeistertem Munde zu uns herüber. Es war eine ehrliche Anerkennung. Wahrlich, fast beschämend für ein Dampfschiff. Ein Segelschiff muß einem Dampfer zeigen, wie man solche Hindernisse überwindet.

Am späten Abend lagen wir endlich vertäut am Kaiserbollwerk in Swinemünde. Das Anlegen bot Schwierigkeiten genug, wegen der stromabwärts treibenden Eisschollen.

Ein Feuerschifferabend im gemütlichen U.-Raum beschloß diesen außergewöhnlichen Tag. Ein nettes Zusammensein in Ölzeug und Seestiefel. Da hängt eine blankpolierte Fallreepslaterne mit dem Talglicht über der Back, ein schöner Grog, so recht nördlich, taut die vereisten Seemannsherzen bald auf. Gesang erschallt, man ist froh und zufrieden und möchte mit keiner Landratte tauschen.

Wir waren stolz auf unsere tüchtige „Niobe", „den Schwan der Ostsee", und noch stolzer auf unseren Kommandanten, der den Mut für diese schneidige Fahrt aufbrachte.

Auf dem Schlachtfeld vom Skagerrak und im Jored-Fjord zum Besuch von Gorch Focks Grab auf der schwedischen Insel Stensholmen

Von Horst Fischer, Leutnant zur See

Zum fünfzehnjährigen Gedenktag der Skagerrakschlacht am 31. Mai 1931 hat der Chef der Marineleitung, Admiral Dr. phil. h. c. Raeder, der jungen deutschen Reichsmarine und allen Deutschen, die Interesse und Wohlwollen unserer Flotte entgegenbringen, zugerufen:

„Wer stark sein will in der Zukunft,
muß die Wurzeln der Vergangenheit hüten."

Und welcher Tag wäre wohl geeigneter dazu, der Großtaten unserer Marine auf und unter und über der See, des stillen Heldentums und des unbegrenzten Wehr- und Opferwillens jedes einzelnen zu gedenken, und die große Vergangenheit wieder vor unseren Augen aufleuchten zu lassen, als der 31. Mai, der Tag, an dem im Jahre 1916, vor nunmehr 15 Jahren, die größte Seeschlacht der Weltgeschichte geschlagen, und an dem der englischen Flotte der seit dem 1. Juni 1794 bestehende Nimbus der Unbesiegbarkeit genommen wurde!

Zum erstenmal ist das Schlachtfeld am Jahrestag der Schlacht, am 31. Mai, von einem zur Reichsmarine gehörenden Schiff, dem Segelschulschiff „Niobe", besucht worden. Zum erstenmal zeigten wir unseren gefallenen Helden wieder die alte deutsche Kriegsflagge, unter der sie so tapfer gekämpft und so siegreich gestritten hatten!
(Am 31. Mai jeden Jahres wird auf sämtlichen Schiffen der Reichsmarine die alte Kriegsflagge im Großtopp gesetzt.)
Die Nordsee tost, heulend fegt der Wind mit Stärke 6—7 über das blaugraue Meer, große schaumköpfige Wogen vor sich herschiebend. Es ist uns im Augenblick, als sollten wir durch dies schwere Wetter, durch diese trübe, diesige Luft erinnert werden an die schweren Jahre, die Deutschland hat durchmachen müssen, und als riefen uns Tausende von Stimmen zu:
„Vergeßt uns nicht, denkt stets an uns, und laßt uns nicht umsonst gefallen sein! Wir hatten im Augenblick des Todes den Glauben an eine große, deutsche Zukunft. Helft ihr Lebenden, daß das Vaterland wieder einig und treu wird!"
Heftig stampft und schlingert unsere „Niobe", die schon so manchen Sturm glücklich abgeritten hat, mit gereeften Segeln durch das Wasser; ab und zu läßt ein heftiger Regenschauer sie noch mehr überliegen. Aber dennoch, die Gedenkfeier findet statt. Nichts kann uns daran hindern, auch nicht die Gewalt des Windes und Meeres. Gegen 16.48 Uhr, also etwa zu der Zeit, als 1916 die deutschen Schlachtkreuzer unter Admiral Hipper auf der kleinen Fischerbank das Feuer gegen die englischen Schlachtkreuzer unter Admiral Beatty eröffneten, tritt die gesamte Besatzung in Ölzeug auf dem Mitteldeck an, und der Kommandant, Korvettenkapitän Kümpel, hält eine ergreifende Ansprache, in der er uns ermahnt, niemals zu vergessen, was wir unseren toten Kameraden schuldig sind. Während anschließend die Besatzung entblößten Hauptes das Lied vom guten Kameraden singt, und drei Ehrensalven donnernd über das gemeinsame Grab der vielen Kämpfer, über die Nordsee hallen, gehen die Flaggen auf halbstocks, und der Kommandant versenkt einen Lorbeerkranz, geschmückt mit dem Eisernen Kreuz und dem Mützenband „Segelschiff Niobe".
So hat die alte, stolze Kriegsflagge auf dem Schlachtfelde vom Skagerrak die vielen deutschen Helden, die unter ihr gefallen sind, noch einmal ehrfürchtig und dankbar gegrüßt. — Die Flaggen werden wieder vorgeheißt, und nach einem stillen Gebet singen 120 deutsche Soldaten das Lied: „Stolz weht die Flagge schwarz-weiß-rot, — ihr wolln wir treu ergeben sein, getreu bis in den Tod" über die brausende und tosende Nordsee hinweg. Wir aber nehmen den Blick wieder voraus in die Zukunft und wollen den heiligen Schwur leisten, es ihnen gleich zu tun, nach ihrem Vorbild zu leben und, wenn es sein muß, auch das Letzte freudigen Herzens fürs Vaterland hinzugeben.
Mit Genehmigung der schwedischen Regierung steuerte „Niobe" dann die Insel Stensholmen an, eine kleine Schäreninsel nördlich von Goteborg im

Jored-Fjord. Hier wurde im Juli 1916 die Leiche des bekannten, erst 36jährigen deutschen Dichters Gorch Fock angeschwemmt, von schwedischen Fischern geborgen und in fremder Erde bestattet. Gorch Fock nahm als Matrose auf dem Kreuzer „Wiesbaden", der nach heldenmütigem Kampf gegen gewaltige Übermacht den Todesstoß erhielt und sank, an der Skagerrakschlacht teil. Der Drang zu seiner geliebten See ließ es den Finkenwärder Fischersohn nicht lange in den Schützengräben Mazedoniens aushalten, hinaus wollte er, aufs weite Meer, dort wollte er fürs Vaterland kämpfen und, wenn es sein müßte, auch sterben. Nur dem tobenden Meere wollte er seinen Körper einst übergeben, wie er es in einem kleinen Gedicht zum Ausdruck bringt, das einen Monat vor seinem Tode entstand.

Sterb ich auf der solten See,
Gönnt Gorch Fock ein Seemannsgrab!
Bringt mich nicht zum Kirchhof hin,
Senkt mich tief ins Meer hinab!

Sein Wunsch ist nur teilweise in Erfüllung gegangen. Das Meer hat ihn der Erde wieder zurückgegeben. Auf dem schwedischen Friedhof auf Stensholmen ruhen neun deutsche und drei englische Seeleute, Kämpfer aus der Skagerrakschlacht, die zu verschiedener Zeit angeschwemmt und dann beerdigt wurden. Am Donnerstag, den 4. Juni 1932, fand am Grabe des Dichters von „Seefahrt ist Not" eine Gedenkfeier statt.
Hübsch, und mit besonderer Liebe waren die Gräber von der „Niobe"-Besatzung am Tage vorher hergerichtet worden, kein Grab war vergessen, jedes hatte eine Steinumfriedung, und die Deutschen ein kleines Eisernes Kreuz aus Moos erhalten, und sie waren geschmückt mit frischen, duftenden Frühlingsblumen. Ganz am Ende des kleinen Friedhofs liegt das Grab des Gorch Fock. Auf seinem Grabstein steht in schlichten Worten:

Hier ruht
Kinau, Gorch Fock
gefallen
in der Nordseeschlacht 1916.

Zur Feier des Tages werden an drei Flaggenstöcken die alte, die neue und die schwedische Kriegsflagge gesetzt. 100 Mann stehen angetreten, die Andacht beginnt. Hell und klar klingt in den schönen Morgen das Lutherlied: „Ein' feste Burg ist unser Gott." Dann hält der schwedische Pfarrer in deutscher Sprache eine zu Herzen gehende Predigt, in der er betont, wie gerne seine Landsleute diesen letzten Liebesdienst an den Toten verrichtet und sie in schwedische Erde gebettet hätten, deutsche neben englischen Soldaten, denn im Tode hört jede Feindschaft auf; Gebet und Segen folgen. Dann ertönt: „Und wenn

die Welt voll Teufel wär, es muß uns doch gelingen" zum Himmel empor. Anschließend spricht der Kommandant: „Alle haben sie ihre Pflicht getan, ob Freund oder Feind, jeder hat für sein Vaterland gekämpft. Den Toten gebührt unser Dank für ihren Opfermut und für ihre Treue bis zum letzten Augenblick." Wieder gehen die Flaggen halbstocks und wieder wird das schlichte, aber so schöne Lied vom guten Kameraden gesungen, und der Kommandant legt einen Lorbeerkranz am Grabe nieder.

Den Abschluß der erhebenden Feier bildet die dritte Strophe des Niederländischen Dankgebetes.

Jeden von uns Teilnehmern war es ein besonderes Erlebnis, und wohl niemand wird diese Feierstunde je im Leben vergessen.

Die Katastrophe

Der 26. Juli 1932. Bei Fehmarn liegt das weiße Schiff vor Anker weit draußen in See. 9 Uhr 30 ist seeklar, der Anker wird gehievt, und mit allen Segeln steuert das Schulschiff seinen Weg nördlich der Insel Fehmarn auf das Feuerschiff zu, das rot und ruhig auf dem blauen Wasser liegt. Das Reiseziel ist die östliche Ostsee. 4 Wochen erst sind die Anwärter an Bord, junge frische noch seeunbefahrene Leute. An Steuerbord zieht die niedere Küste von Fehmarn vorüber, scharf umrissen im Glanz der Frühe, die niederen Hügel, die vielen Windmühlen, Leuchttürme und Baken. In sattem Grün liegt die Kornkammer Schleswig-Holsteins unter der hellen Sonne.

Segelexerzieren ist angesetzt. Ein leichter Wind mit Stärke 2—3 läßt die See erwachen.

Gegen 14 Uhr passiert das Segelschulschiff im Abstand von ½ Seemeile mit südöstlichem Kurse über Backbord-Bug liegend das Feuerschiff. „Do X" passiert auf seiner Fahrt von Travemünde nach Kiel, sie winken sich zu. Der Vertreter modernster Technik, höchster Geschwindigkeit und der weiße, stille Segler. Kaum ist der Donner der Motoren verklungen, als im Süden über Fehmarn Gewitterwolken hochsteigen, dunkel drohend, Unheil bergend. Dem Kommandant wird gemeldet. Er läßt die Steuerbordwache „Klar zum Manöver" pfeifen. „Toppweise Obersegel bergen" schrillt der Befehl durch die Decks.

Unbeweglich steht die dunkle Wand im Süden. Unter Deck hat nach der Mittagspause die Backbordwache mit dem Unterricht begonnen.

Höher, unheimlicher steigt die Wetterwand im Süden, unbeweglich und lauernd. Die Steuerbordwache wird nach dem Bergen der Obersegel fortgeschickt, Ölzeug zu holen. Plötzlich, aus heiterem Himmel ohne jedes Vorzeichen, heult es heran, schlägt die Faust eines Titanen mit unerhörter Wucht senkrecht von oben her

in die zum Bersten stehenden Segel. Es ist, als ob ein Riese grauenhaft lächelnd mit den Spitzen seiner Finger aus der Wolke heraus die Mastspitzen berührte und das Schiff unwiderstehlich mit schnellem Ruck zum Kentern brächte. So wie man als Kind wohl an den Mast des Modellschiffs tippte, um zu sehen, wie weit es sich überlegen könnte, ohne zu kentern. Mitten in das Toben und Heulen des Windes, in das Klirren und Klingen des stehenden Gutes, in das Poltern und Prasseln über Stag gehender Dinge und Menschen im Innern des Schiffes, in das Brausen und Rauschen der plötzlich aufgewühlten See hallt ein Schrei, ein letzter Befehl:

„Beide Wachen klar zum Manöver."

Gleichzeitig ein Ruderkommando des Ersten Offiziers, der die Bö einfallen sah, umsonst: zu stark liegt das Schiff bereits über. Das weit aus dem Wasser stehende Ruder hat keine Wirkung mehr, der Segler luvt nicht mehr an. So außerordentlich schwer und plötzlich ist diese Gewitterbö, daß das Schiff mit einem Ruck nach der Backbordseite kentert und etwa 2 Minuten später gesunken ist, 69 Mann der Besatzung mit in die Tiefe reißend.

Außerordentlich selten sind diese Fallböen, die meist aus heiterem Himmel mit unheimlicher Geschwindigkeit und alles niederreißender Wucht senkrecht herunterstoßen, vergleichbar nur mit den Böen, die wir zuweilen in den engen norwegischen Fjords treffen, wo sie an den 1000 m hohen Steilhängen wie Lawinen heruntersausen.

Eine Meile östlich vom Feuerschiff Fehmarnbelt auf 54 Grad 35,7 Nord und 11 Grad 11,2 Ost ist das Unglück passiert.

Vom Feuerschiff und dem gerade vorbeifahrenden deutschen Dampfer „Therese Ruß" aus Hamburg wurde glücklicherweise der Unfall sofort bemerkt. Der Dampfer hatte wenige Minuten vorher ein Flaggensignal des Schulschiffs abgenommen, das die übliche Frage nach dem Abfahrtshafen des Dampfers enthielt.

Von beiden Seiten wurde in vorbildlicher Weise mit echt seemännisch kameradschaftlichem Geist das Rettungswerk durchgeführt.

Auf die Nachricht vom Unfall hin wurden funkentelegraphisch UZ-Boote, Schnellboote und die Kreuzer „Köln" und „Königsberg" zur Unglücksstelle entsandt. Die ersten waren die Schnellboote, die die Geretteten von der „Therese Ruß" übernahmen. Kreuzer „Köln", der vor der Eckernförder Bucht gestanden hatte, traf um 19 Uhr, Kreuzer „Königsberg" mit Konteradmiral Kolbe an Bord kurze Zeit später ein. Die Überlebenden wurden von der „Königsberg" übernommen und um 12 Uhr 30 an der Mole in Kiel-Wik gelandet. Ebenfalls haben zwei Flugzeuge von Holtenau bis zum Einbruch der Dunkelheit an den Nachforschungen nach Überlebenden teilgenommen. Diese Flugzeuge, die von der Fliegern Osterkamp und Hubrich geführt wurden, suchten die Unfallstelle und ihre Umgebung bis zur dänischen Küste hin mehrere Stunden lang ab, ohne eine Spur der Vermißten zu finden.

Gerettet wurden folgende Besatzungsmitglieder:

Kapitänleutnant Ruhfus, Kommandant	Matrose Hissink, Joan-Eick
Oberleutnant zur See Lott, Karl, Wachoffizier	„ Hoffmann, Dietrich
Oberbootsmann Kühn, Erich	„ Jürgens, Hajo
Oberbootsmaat Behn, Willi	„ Jürst, Harald
Obermatrosengefreiter Hildebrandt, Wilhelm	„ Klümper, Werner
„ Jakob, Gustav	„ Korth, Klaus
„ Twardowski, Lorenz	„ Lohse, Bernward
Oberheizergefreiter Fischer, Simon	„ Lowenstein, Karl
Matrosengefreiter Roß, Hermann	„ Matz, Joachim
Oberbootsmannsmaat Bernadelli	„ v. Mittelstaedt, Gert
Bootsmannsmaat Birrm	„ Pannenborg, Rüdiger
Signalgefreiter Frenzel	„ Rasenack, Friedrich-Wilhelm
„ Klein	„ v. Reyher, Karl
„ Oberschelp	„ Schrott, Karl
Obersignalgast Guillaume	„ Tantzen, Hans-Joachim
Matrose Eichel, Werner	„ Vogel, Viktor
„ Frahm, Peter	„ Wieting, Dietrich
„ Franzke, Helmut	„ Möller, Adalbert
„ Gilardone, Hans	„ Steinbrück, Kurt
	Mar.-San.-Offz.-Anw. Busch, Hans-Günter
	„ Busch, Hans-Gerhardt

Wachoffizier zur Zeit des Unfalles war der gerettete Oberbootsmann Kühn. Alle Fahrten der „Niobe" hatte er im Laufe von acht Jahren mitgemacht.

Berichte von Augenzeugen:

Bootsmannsmaat Birrm erzählt:

Wie ein feuerroter Ball lugt die gleißende Sonne über die Kimm, mit ihren Strahlen den 26. Juli erweckend. Ein Sonnenaufgang, so eindrucksvoll und schön, daß der Bootsmaat der Wache auf dem Segelschulschiff „Niobe", das bei Fehmarn gestern abend vor Anker gegangen war, nicht umhin kann, seinen Pendelgang von der Steuerbordseite zur Backbordseite, und von der Back bis zur Kombüse zu unterbrechen und sich diesem uralten, in seiner Lebendigkeit ewig neuen Anblick hinzugeben. Ahnte er, daß es der letzte Sonnenaufgang war, daß ihn zum letztenmal die Morgensonne beschien? — Auch die beiden Matrosen von der Wache staunen über das Schauspiel, sind sie doch vorher

noch nie auf See gewesen und ahnen bei diesem Anblick die Schönheit des Meeres. Gewaltsam reißt der Bootsmaat sich von diesem Bild und aus seinen Gedanken; jetzt ist Dienst! — Wenige Augenblicke später zwitschert und trillert es durchs Schiff: „Reise, Reise Seemann, komm hoch, lüft an, der Bäcker von Labö ist da!" Da gibt's kein langes Räkeln und Besinnen mehr — raus aus dem „Etui" und bei der kalten Dusche ist der letzte Rest Müdigkeit verschwunden.

Um 9.30 Uhr gehen wir ankerauf, und dann ist unser Weg, mit allen Segeln, die wir gesetzt haben, zunächst nach Nordost, um von der Nordecke von Fehmarn frei zu kommen. Für den Vormittag ist das beliebte Segelexerzieren angesetzt. Wer ein solches Segelexerzieren auf der „Niobe" miterlebt hat, der kann auch von Schweiß sprechen. Da springt und läuft es, da wird an Tauen gezogen, da wird geentert, als ob der Teufel hinter ihnen her wäre, da werden Segel los- und festgemacht, da will jede Toppsbesatzung, aus dem Gefühl gesunden Ehrgeizes heraus, zuerst fertig sein — und zum Schluß — — war es immer noch lange nicht schnell genug. Kurz gesagt, ein Zustand, der an eine Panik erinnert und bei dem es doch so geordnet zuging.

Höher ist die Sonne gestiegen, eine leichte Brise huscht über das tiefe Blau des Wassers, es hier und dort kräuselnd. Blendend weiß stehen die Segel, und über ihnen ziehen dünne, weiße Wolken dahin. Scharf zeichnet sich die Küste von Fehmarn an der Steuerbordseite.

Aber hier ist keine Muße zum Durch-die-Gegend-Sehen, sondern Dienst heißt die Parole. Wir stehen mitten in der Ausbildung. Vor knapp vier Wochen sind die Schüler an Bord gekommen; Offiziersanwärter, zum Teil noch sehr jung, unerfahren und unbefahren, aber doch einen Faktor für sich — den harten Willen es zu schaffen und die grenzenlose Begeisterung zur Sache.

Vier Wochen habe ich nun meine Jungs, wie ich meine Korporalschaft nenne, und ich muß sagen, ich habe meine helle Freude an ihnen (was ich ihnen natürlich nicht sage). Wohl hat dieser oder jener noch Schwierigkeiten zu überwinden; der eine hat das Entern noch nicht begriffen, der zweite kennt sich in dem Gewirr der scheinbar so wirr durcheinanderlaufenden Taue noch nicht aus, und der dritte kommt regelmäßig zu spät ins Rettungsboot, wenn ein Rettungsmanöver gemacht wird. Allmählich aber, das merkt man, haben sie sich an den Sinn der Sache herangetastet, keine sture, unüberlegte Tätigkeit mehr, sondern ein zunehmendes Verstehen all der Feinheiten in der Seemannschaft geht durch sie. Doch eins haben sie alle gemeinsam: die heiße Liebe zum Vaterland, die Begeisterung zur Seefahrt, die Lebendigkeit und Gewandtheit ihrer 18 Jahre und ein gewisses Draufgängertum, wie es an Bord eines Segelschulschiffes notwendig ist.

„Herr Bootsmaat, könnte das Wetter nicht immer so bleiben?" fragt mich einer meiner Leute. „Herrlich diese See", fügt sein Mund noch hinzu, und seine stahl-

blauen Augen saugen sich fest an dem, was die Natur heute so verschwenderisch bietet. — Heute ist er stumm der Mund, der so sprach. — Konnte das Wetter nicht so bleiben?! —

Frischer ist der Wind geworden, mit 3—4 Seemeilen fahren wir jetzt in südöstlicher Richtung, lauter rauscht das Wasser am Schiffskörper vorbei, höher und vorwitziger klettert die Bugwelle, vom Vorsteven geschnitten, am Bug empor. Still ist es geworden an Deck. Es ist Mittagszeit, und wer jetzt keine Wache hat, liegt ausgestreckt an Oberdeck. Vorn unter der Back im Unteroffiziersraum fröhliches Lachen. Scherzworte fliegen hin- und herüber; eine Stimmung, wie sie bei solchem Wetter und unter solchen Kameraden, die Freud und Leid stets teilen, nicht anders sein kann. Und doch ist mir heute so anders. — „Glaube mir, als ich mit der ‚Emden' für ein Jahr rausfuhr, war's mir nicht so schwer von der Frau zu scheiden, als jetzt für die lumpigen acht Wochen", hatte der sonst immer so lustige V. Z. zu mir gesagt. Ich mache mir darüber Gedanken und schrecke plötzlich zusammen — was hatte ich doch in der vergangenen Nacht geträumt? Viele Särge sah ich — und nur schwarz, immer nur schwarz. —

Der Ruf „Steuerbordwache klar zum Manöver!" reißt mich aus meinen Gedanken und läßt die Pflicht wieder an mich herantreten. Schadenfrohes Grinsen derjenigen, die zur Freiwache gehören, scherzhafte Rede und Widerrede, und dann bin ich draußen. — „Toppsweise Obersegel bergen!" heißt der Befehl, der mich erstaunen läßt. „Warum denn", fragt sich wohl ein jeder, leicht bewegte See und strahlender Himmel und dann die Obersegel fortnehmen? — Aber unser Kommandant, der nicht nur das Herz, sondern auch das volle Vertrauen der gesamten Besatzung besitzt, wird wohl seine Gründe haben, also — wird es gemacht. Jetzt sehen wir auch über Fehmarn eine Wand, die dort unbeweglich steht, unscheinbar, ungefährlich — oder ist sie doch tückisch und verbirgt sie tückische Absicht?!

Ich lasse durch drei Mann das Besanstoppsegel festmachen und bin unwillig, daß es so langsam geht. Ein Glück, — denn gerade das hat uns das Leben gerettet. Endlich ist es fest, und ich schicke die Leute fort, damit sie ihr Ölzeug holen. — Ruhig noch ist die Luft und die See, und keine Anzeichen deuten auf eine Änderung überhaupt.

Ich gehe ebenfalls nach vorne, um mein Ölzeug zu holen, und ich bin fast angelangt, da fegt es plötzlich mit Gedankenschnelle heran, es heult und braust in der Takelage, mit rasender Schnelligkeit legt sich das Schiff auf die Backbordseite. Als ob es von Titanenfaust in wütender Willkür heruntergedrückt würde, so vollzieht sich das Geschick des Schiffes und der Menschen. Während des Kenterns sehe ich, wie der wachthabende Offizier das Megaphon ansetzt. „Beide Wachen klar zum Manöver!", schreie ich, denn anderes kann doch nicht kommen. Ein Stammatrose hastet vorbei, Entsetzen im Gesicht. Der Boden unter den Füßen ist fort, Geschrei und Gepolter, alles fällt durcheinander, ein Augenblick,

den zu beschreiben Worte und Bilder zu schwach sind. — Ich hänge am Strecktau und bin plötzlich auf der St.B.-Bordwand. Kurz darauf tauchen die Mastspitzen ins Wasser. Lähmendes Entsetzen, furchtbares Erkennen, daß das Unmögliche doch wahr ist, daß unsere geliebte, stolze „Niobe" verloren ist, läßt für Sekunden den Atem anhalten; kein Laut rinsherum und es ist als ob selbst die Natur haltmache vor dieser Tragödie. Ängstlich still ist es — aber nur für Sekunden, dann kommt Leben in Schiff und Menschen, die sich an der Bordwand hochzuziehen versuchen, die nach einer Schwimmweste haschen. Ich habe die Geistesgegenwart, mir blitzschnell sämtliches Zeug vom Leibe zu reißen. Ich versuche in die Rettungsjolle zu klettern, um eine Schwimmweste zu erlangen, gebe es aber gleich wieder auf, denn gerade hat ein Mann die letzte vergeben. Ich ziehe den Steward und den Koch auf die Bordwand. Der erstere wimmert; ich weiß nicht, daß er schwer verbrüht ist. Jetzt hastet alles nach vorn, denn das Schiff beginnt achtern abzusacken. Ein Drängen, Stoßen, ein Hasten ist es. Dann sackt mir das Schiff unter den Füßen weg — ich schwimme, sehe noch wie ein Mann auf der Nock des Klüverbaums sitzt und winkt, dann werde ich unter Wasser gerissen, komme wieder hoch, ringe nach Luft, höre Schreie, die einem stets in den Ohren nachklingen werden, sehe mich um und wundere mich, daß es nur noch so wenige sind, die da im Wasser treiben — und plötzlich bin ich ganz ruhig. Nur fort vom Schiff, um nicht in den Bereich des Strudels zu kommen. Und nun sind wir auf uns angewiesen, unsere „Niobe" ist verschwunden, soviel junges Leben mit sich nehmend. Ich wundere mich selbst über die Ruhe, die man in diesem Moment noch haben kann.

Es ist ein verzweifeltes, hartes Ringen mit dem Wasser, das, durch die unheimliche Bö aufgepeitscht, einem Hexenkessel gleicht. Kurze und nach oben spitz auslaufende Wellen sind es, die noch so vielen Kameraden zum Verhängnis werden sollten.

Unser Schiffszimmermann kommt auf mich zugeschwommen und sagt zu mir: „Herr Bootsmaat, zieh mir doch mal die Schuhe aus." Ich versuche es — eine Welle überspült uns beide, ich schlucke eklig viel Wasser, — nochmal versucht und nochmal, und dann ist es gelungen. „Geht's so?" „Ja, gut." Er schwimmt weiter, und nie sah ich ihn wieder. — Ich bin immer noch ruhig, habe fast das sichere Gefühl, daß ich gerettet werde, sehe meinen Vater, meine Mutter vor mir, denke, was sie wohl sagen werden, wenn sie erfahren, daß ich ertrunken bin, überlege, ob der Holzdampfer, den wir kurz vor dem Kentern noch gesehen hatten, unseren Untergang wohl bemerkt hat, und ob das Feuerschiff Fehmarnbelt, etwa 1 Seemeile von uns ab, mit dem wir noch Flaggengrüße gewechselt hatten, wohl retten kann, ich versuche, mit der See zu schwimmen, wende aber sofort, denn ich werde dauernd überspült.

„Wo mag Freund Fritz sein, ob der Kommandant wohl noch lebt?, und dann verdrängt das Pflichtgefühl alle anderen Gedanken. Es muß etwas geschehen,

damit wir nicht auseinandergetrieben werden, dann findet man uns nie. In plötzlicher Eingebung schreie ich: „Zusammenbleiben" und nochmal „Zusammenbleiben". Und siehe da, noch im Anblick des Todes Gehorsam und Disziplin. Die den Ruf gehört haben, kommen auf mich zu geschwommen. Obermaat Bernadelli und ich beruhigen die Jungs und ermahnen sie zur Ruhe und Besonnenheit. Und selbst unser Hilfskoch, der Spaßmacher an Bord von jeher, hat auch jetzt nicht seinen Humor verloren. „Herr Bootsmaat, nu üs dat man Schiet mit dem Kaffeekochen", sagt er zu mir und dabei lacht er. Doch bald wird er still. „Kommt der Dampfer zurück?" „Ja, sei ruhig!", sage ich, und glaube es doch fast selbst nicht. Ganz weit ist seine weiße Holzladung zu sehen. Warum kommt er nicht näher, frage ich mich und vergesse, daß wir inzwischen ziemlich weit abgetrieben sind. Und dann wieder der Hilfskoch: „Herr Bootsmaat, was soll ich tun, wenn ich einen Krampf im Bein bekomme?" „Rücken legen — große Zehe zum Schienenbein ziehen", stammele ich. Pfui Teufel, schmeckt das Seewasser eklig. Der Obermaat Bernadelli bemüht sich gerade um einen Gefreiten, der Atembeschwerden hat, läßt ihn mit an seiner Schwimmweste festhalten. — Plötzlich Hilferufe hinter und vor mir. „Nimm du den dort, ich schwimme zu diesem da", schreit mir Obermaat Bernadelli zu und schwimmt los. Er kommt noch bis zu dem Unglücklichen, ein kurzer Aufschrei — vorbei. Als ich der Stelle zustrebe, wo ich noch eben einen Blondkopf sah, überläuft mich eine See, ich tauche wieder auf, — der Blondkopf ist weg. — An einer anderen Stelle ist ein Sprechchor entstanden. Man schreit, um unsere eventuellen Retter auf uns aufmerksam zu machen. Und plötzlich höre ich hinter mir die Stimme des Kommandanten: „Kinder, ruhig sein, die Boote kommen gleich!" Gott sei Dank, er lebt. — Der Kreis ist kleiner geworden um mich herum. Still und gefaßt hat sie der Tod angetroffen, hat sie die Welle heruntergedrückt.

Ich werde langsam schwächer, die Bewegungen langsamer. „Die Boote kommen doch nicht mehr", denke ich und überlege mir ganz klar, warum ich mich noch so lange quäle, warum ich nicht den Kampf aufgebe. — Doch — was ist das? — Lieber Himmel sei gedankt! — Ist es tatsächlich wahr? — Kaum 50 m von mir entfernt tauchen die Rettungsboote auf. Zwei weiße des Dampfers „L. M. Ruß" und das rote Motorrettungsboot des Feuerschiffes. Ein Freudengeschrei in der Runde, und was noch lebt, hastet und strebt zu den Booten. Auch ich schwimme auf ein Boot zu. In der Hast bemerke ich eine neue Welle nicht, werde unter Wasser gedrückt, schlucke unheimlich viel Wasser, sehe unter Wasser etwas Längliches, Schwarzes, greife verzweifelt zu und bin wenige Augenblicke später im rettenden Boot. Es war die Vorleine, die man mir vom Boot zugeworfen hatte. — Kann sich einer dieses Gefühl vorstellen, — das Gefühl des Gerettetseins, das wie ein belebender Stoff durch den Körper jagt und den Geist neu belebt?! — Noch 3 bis 4 Mann ziehen wir ins Boot, dann

bin ich wieder so weit, daß ich einen Riemen nehmen kann und mitrudere. Still ist es geworden, und ob wir noch so verzweifelt um uns schauen, das Leben ist fort von dieser Stätte. Wir pullen zur „Theresia", um die Geretteten abzusetzen. Noch einmal soll das Boot suchen, und ich mache mit noch zwei Kameraden nochmal mit. — Aber unser Bemühen ist erfolglos, ein großer Ölfleck, Ausrüstungsgegenstände und Bekleidungsstücke, das ist alles was wir noch sehen. Wir kehren um, helfen beim Einsetzen der Boote und wissen, daß wir nur noch 40 sind von 109. „Nein, das kann doch nicht Wahrheit werden!" Man kann es einfach nicht fassen, daß die Kameraden, mit denen man noch vor einer Stunde so fröhlich zusammen war, nicht mehr wiederkommen sollen. — „Und ist das wirklich unser Kommandant, dieses eingefallene Gesicht, bleich, in dessen Augen so viel Schmerz, so viel innere Erschütterung zu lesen ist?" Mehr denn je schlagen ihm unsere Herzen zu; könnten wir doch helfen, ihm seinen Schmerz zu erleichtern. — Die braven Männer auf der „Theresia" wetteifern, um unser Los zu erleichtern.

Wochen und Monate sind seit diesem Tage ins Land gezogen. Das Schiff ist geborgen, die toten Kameraden in heilige Erde gebettet, und die Kriegsgerichtsverhandlung ist mit einem Freispruch des Kommandanten geschlossen worden. Es mußte so kommen, denn — bei Gott — der Kommandant ist ohne jede Schuld. Wir haben es erlebt, wie schwach und machtlos wir Menschen, trotz aller Technik und Errungenschaften gegen solche Naturgewalten sind. Die See fordert ihre Opfer — und sie holt sie sich.

Wer spricht heute noch von der „Niobe"-Katastrophe? — Die Welt hat keine Zeit dazu — die Sensation von heute ist morgen schon langweilig.

Es war, als ob sich damals ein Trauerflor über ganz Deutschland breite, als die Schreckensnachricht durchs Land eilte. — Trauer und tiefes Mitgefühl überall, und in diesen Tagen gab es mal keine politischen Hitzköpfe. Ob Links, Mitte oder Rechts, es nahm ein jeder seinen Teil Trauer zu sich. Und hätten unsere heldenhaften Toten der „Niobe", die in treuester Pflichterfüllung für die Idee des Vaterlandes starben, denen das Wort: „Unserem Vaterlande zu dienen ist unser Stolz, ihm zur Macht und Größe zu verhelfen, unser Ziel!" Bestätigung ihrer Lebensauffassung war, es nicht verdient, daß diese Gegensätze politischer Meinungen ausgelöscht blieben, — für immer? — „Nicht immer an die Rechte, sondern auch mal an die Pflichten denken!" — Gibt es etwas Höheres, als die Kameradschaft, die in den Momenten, wo der nahende Tod alles das, was den Menschen in seinem Wesen vom Tier unterscheidet, abzustreifen versucht, wo das eigene „Ich" riesengroß anzuwachsen droht, größer war als Not und Tod? — Man hat's wohl nicht erfahren, wie sie sich gegenseitig halfen, sich Mut zusprachen, wie sie ihre Schwimmwesten, Pützen und Baljen fortgaben, den Kameraden rettend und sich selbst damit aufgebend, wie sie starben, trutzig und stramm, so, wie sie im Leben gestanden hatten, wie

die beiden Brüder sich gegenseitig anspornten und sich halfen, um zu leben — für die Eltern. Das ist wahre Kameradschaft, die sich auch an der Schwelle des Todes beweist — Soldaten — deutsche Soldaten. „Solange du noch solche Söhne hast, mein deutsches Vaterland, wie die getreuen 69 vom Fehmarnbelt, so lange wirst du nie untergehen!" — Begeistere dich nicht immer an dem, was das Ausland kann und leistet, sondern siehe ins eigene Land, und du wirst genug finden, woran du dich begeistern und aufrichten kannst.
Viel haben wir verloren. Noch sind die Tränen nicht verronnen um den hoffnungsvollen Sohn, um den Vater, den Mann und den Bräutigam, um den getreuen Freund. Man mag es einfach nicht fassen, daß diese lieben Menschen, treu, brav, so jung und so lebensfroh, nicht mehr wiederkommen. — Aber dürfen wir klagen, — gerade jetzt? Nein, die Zeit ist nicht dazu, denn stärker als das Schicksal ist die Kraft, die es erträgt. — Vorwärts und aufwärts müssen wir! Unsere toten Kameraden von der „Niobe" geben uns die Verpflichtung. Ihr Körper ist wohl tot, aber ihr Geist sei und bleibe in uns lebendig. War es nicht selbst unser großer Preußenkönig, der das Wort einst sprach: „Es ist nicht nötig, daß ich lebe, wohl aber, daß ich meine Pflicht tue!"?
Und nun — vorwärts. „Wenn der Mann auch fällt, das Banner muß wehen!!!"

Rein die Hand,
Treu das Herz,
Grob die Faust,
Deutsch allerwärts!!!

Ein Geretteter erzählt:

Als wir aus Kiel herauskamen, hatten wir feines Wetter. Wir waren alle nur ganz leicht bekleidet auf Deck, die meisten nur in der Badehose. Die anderen, die unten beim Unterricht waren, sollten erst später heraufkommen. Die Fahrt ging auch ganz glatt. Es war eine unserer ersten, da wir doch am 1. Juli gerade zum Schulschiff gekommen waren. Deshalb freuten wir uns auch alle furchtbar auf diese Fahrt.
Als wir bei der Insel Fehmarn waren, wurde es etwas kühler. Von Westen her oder genauer wohl von Südwesten her kam es dunkel am Horizont hoch. Aber der Wind lag so, daß es gar nicht zu uns herüberkommen konnte, wenigstens nach unserer Überlegung nicht. Bestimmt aber glaubten wir, daß wir noch viel Zeit hätten, um die Segel zu reffen. An Deck waren ja auch viele von der Stammbesetzung, die mit der Bedienung der Takelage genau Bescheid wußten. Man fing gerade an, die Obersegel zu reffen. In der Ferne tauchte auf einmal „Do X" auf. Da hatten wir natürlich genug zu tun, um uns durch Winken bemerkbar zu machen. „Do X" war noch nicht ganz am Horizont verschwunden, als plötzlich das Unheil geschah.

Wie das genau gewesen ist, weiß ich gar nicht mehr. Ich hörte noch ein Kommando „Ruder hart Steuerbord". Auf einmal spürte ich, wie aus dem inzwischen noch dunkler gewordenen südwestlichen Himmel ein Windstoß fast senkrecht herunterkam. Ehe wir uns auf etwas besinnen konnten, drehte sich plötzlich alles um uns. Wie ein Spielzeug kippte die „Niobe" um, und wir lagen im Wasser. Das ging alles so furchtbar schnell, daß ich beinahe zuerst das Schwimmen vergaß. Aber dann sah ich, daß außer mir noch andere schwammen und versuchten, vom Schiff wegzukommen. Das war unser Glück. Wir hörten das Wasser laut im Schiffsrumpf gurgeln. Luftblasen stiegen aus den schon unter Wasser liegenden Luken auf. Plötzlich geriet das Wasser um uns her in wilde Bewegung. Wie bei einem Strudel zog es uns zu der Stelle hin, wo eben noch die „Niobe", mit den Segeln seitlich im Wasser liegend, geschwommen hatte. Da war nichts mehr. Wir schwammen weiter, immer weiter und dachten ein paarmal, es hat doch keinen Zweck. Aber dann sah ich, daß auch die anderen schwammen und wollte nicht nachstehen. Es schien mir eine Ewigkeit, wie ich immer weiter schwamm und den Kampf mit dem Wasser bestand, und dabei waren es doch nur die wenigen Minuten, bis die Boote vom Feuerschiff und von dem Hamburger Dampfer herankamen.

Ein Augenzeuge schreibt:

Kiel-Wik, den 27. Juli 1932.

Liebe Eltern!

Es war gestern eine Katastrophe, wie sie wohl die deutsche Marine seit langer Zeit nicht mehr erlebt hat.
Ich glaube, es war ein Ereignis, das keinem in seinem Ernst in den ersten Minuten zum Bewußtsein gekommen ist. Wir steuerten SO-Kurs, waren 1½ Meilen von Fehmarn-Feuerschiff entfernt. Hatten das Feuerschiff schon passiert. 10 Minuten vor 14.00 Uhr war „Pfeifen und Lunten aus" gepfiffen worden. In 5 Minuten flog „Do X" in weiter Entfernung an uns vorbei, eingehüllt in dunkle Gewitterwolken, als ein leuchtender Punkt. Wir gingen wieder hinunter, fegten unsere Räume aus bis „Antreten zum Dienst" gepfiffen wurde. Wir traten an unseren Plätzen an. Es kam der Befehl: „Die andere Wache klar zum Manöver." „Obersegel bergen!" Die andere Wache ging in den Wohnraum, um mit Herrn Oberleutnant z. S. Reinhard Unterricht zu machen. Bramsegel (Vortopp und Großtopp), Großstängestagsegel, Besantoppsegel wurden weggenommen. Es war alles klar, so daß auch unsere Wache mit Unterricht anfangen konnte. Da hieß es: „Erste Korporalschaft an die St.B.-Brassen" (wir lagen über B.B.-Bug). Die Brassen waren vorher nicht genug durchgesetzt. Als wir an der Arbeit waren, kam von hinten: „Ölzeug holen!"

Jedoch wir waren noch nicht fertig, um dem Befehl Folge zu leisten. (Otten und Pietsch sind von unserer Korporalschaft als einzigste vermißt.) Ich zog an der Braß, als ein entsetzlicher Wind einsetzte. Das Schiff legte sich über. Das Wasser sprudelte über die Leereling. Ein Anblick, der uns Freude machte. Das war „christliche Seefahrt". Aber da — das Schiff verharrte in dieser Lage — legte sich mehr und mehr über. Ich hängte mich in die Wanten, stieg auf die Bordwand. Es waren Sekunden. Die Segel näherten sich mehr und mehr dem Wasser. Die B.B.-Jolle schlug voll. Die Bordwand wurde von mehr und mehr Kameraden besetzt. Die Segel liegen auf dem Wasser. Die Wassermengen strömen in die Niedergänge. Und doch glaubten wir noch an unsere „Niobe", sie verläßt uns nicht. Kommandant befiehlt „Klar bei Schwimmwesten!" Jedoch nur wenige waren aus der Jolle da. Der Kommandant hängt an der Reeling, daneben der Ob.-Strm. Tamm, dann der Ob.-Btsmt. Kühn, unser guter, alter Schmadding. Ich komme Tamm zu Hilfe, ziehe ihn noch auf die Bordwand. Andere helfen dem Kommandanten, Kaptlt. Ruhfus. Vorn sind einige bemüht, den Obermaat Eul durch das Bulleye zu ziehen. Es geht nicht. Das alles ist eine Arbeit von Sekunden und in diesen Sekunden stehe ich bis zum Bauch im Wasser. Ich sehe noch den Rudergänger, wie er sich vergeblich bemüht, das Schiff in den Wind zu drehen, aber das ist ja alles schon vorbei. Nur noch der Klüverbaum guckt raus aus den Fluten, oben darauf Hein Lammers (vom Stamm). Ehe ich mich versehe, habe ich den Boden unter den Füßen verloren. Jetzt bin ich auf mich selbst angewiesen. Nicht die Nerven verlieren, zusammenreißen. Deine Eltern dürfen dich nicht verlieren. — Ich hatte noch alles Zeug an, nichts zum Festhalten, und es zieht so nach unten. In meiner Nähe schwimmt einer vom Stamm mit Schwimmweste. Ich reiße mir die Arbeitsbluse vom Leib. Dieses erste wäre geschafft. Ich schwimme weiter. Nun die Hose. Ich denke, der kann mich doch halten. Er hält mich. Ich schwimme weiter. Dann sacke ich ab, tiefer und tiefer, bis das Beinkleid auch abgerissen ist. Die Schuhe sind aus, jetzt kann man wenigstens schwimmen. Ich komme zu dem Gros. An einer Gräting hingen der Kommandant, der Oberleutnant, der Oberbootsmann und einige von uns. Andere halten sich an den wenigen Pützen fest. Oberlt. z. S. Lott hat eine Boje erwischt. Mit mehreren ist er daran. Eine zweite Boje hält Obermaat Behn. Ein Dampfer! Er fährt. Jetzt erst sehe ich ihn. Alle bewegt die Frage gegen See und gegen Wind zum Dampfer, oder mit Wind, Strömung und See nach Laaland, das in der Ferne schimmert? Ich entschließe mich zu ersterem. Volldampf voraus! Ich schwimme unentwegt mit Kurs: Dampfer. Den Kompaßdeckel nehme ich einmal zum Festhalten. Er taugt nichts. Dreht sich immer um. Weiter kein Mensch um mich. Da sehe ich vor mir Möller, in 10 Meter Abstand schwimmen wir beide weiter. Im Takt mit dem Kameraden wird „Hilfe" gerufen. Auf dem Wellenberg wird der Arm gehoben. Eine

Regenbö. Der Dampfer, der eben noch so groß vor uns lag, verblaßt grau in grau. Die Hoffnung sinkt. Aber nur für einen Augenblick. Dann — Rettungsboote kommen. Ein rotes vom Feuerschiff, zwei weiße vom Dampfer. Ich bin der erste, den das weiße nimmt; dann kommt Möller. Wir ziehen ihn gemeinsam hoch. Nun zum Kommandanten. Doch wieviel schwimmen dazwischen, Vogel, mehr und mehr. Das rote Boot nimmt den Kaptlt. Ruhfus auf, als letzter schwimmt Signalgefreiter Guillaume im Wasser, er ist kreideweiß, doch ihn bekommen wir noch. Es wird gegen das wogende Meer gekämpft. Etwas später befindet sich unser kleiner Haufen an Bord des Dampfers „Theresia Ruß", alles in allem sind 39 Mann gerettet. Eine Stunde dauerte die Schlacht mit dem Meer, der so viele zum Opfer fielen. Neun konnten sich aus den Wohnräumen retten. Unter ihnen auch Jarald Rudloff, aber ihn verließen dann die Kräfte. 69 Männer ruhen teils in den Wänden ihres lieben Schiffes, teils auf dem Meeresgrund.

Die Besatzung betreut uns fabelhaft. — Alle waren in den Booten, bis auf den Kapitän und den Koch. Tabak steht uns zur Verfügung, Brote, Kaffee kann jeder trinken.

Das Boot vom Feuerschiff kreuzt, es ist nichts mehr zu finden; Flugzeuge kommen: sie sehen nichts. U.Z.(S)-Boote brausen heran, vergeblich. Das Los ist entschieden, die Kameraden tot.

Nach langer Zeit (das Gefühl haben wir verloren) steigen wir in eine „Köln"-Barkasse, zwei Kranke (in der Kombüse verbrüht und Arm ausgekugelt) kommen später. Wir legen an dem Kreuzer an. Da ertönt für die toten Kameraden und für die überlebende Besatzung ein tiefes, ernstes „Hurra". Später steigen wir auf die „Königsberg" über. Der Kommandant der „Niobe" spricht noch einige erschütternde Worte, von dem jeder weiß, daß er nicht ein bißchen Schuld hat, schrecklich für ihn, diese Last, diese Menschenleben, das alte Schiff.

Trotz des Ernstes ist uns allen das Ereignis ein Rätsel und fast ein Traum. Wir können es nicht begreifen.

Die Besten gingen von uns.

Harald (Jürst).

Tag der Katastrophe 26. 7. 1932
etwa 14.30 Uhr.

Kapitän Möller von der „Theresia L. M. Ruß" von der Hamburger Reederei Ernst Ruß berichtet:

Man ist wirklich nicht weichlich als Seemann, die See härtet ab, aber das mit den Jungen, die einem unter den Händen versanken, das war furchtbar. Sie wollten alle Seeleute werden, und der Seemann muß immer damit rechnen, daß es ihn eines Tages erwischt, aber die hier, die 69, die hat sich das Meer zu früh geholt. Die andern, die wir dann aus dem Wasser zogen ...

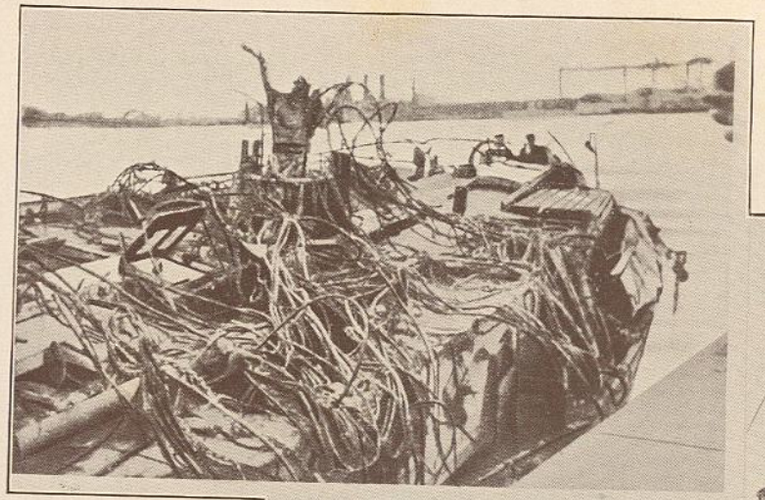
Aber nein, ich muß von Anfang an erzählen: Also ich komme von Finnland, von Trangesund mit Holz herunter auf dem Wege nach Gent, das Wetter war gut. Wir kamen rasch vorwärts, bis wir in die Nähe der Insel Fehmarn kamen. Kurz vorher sahen wir noch „DoX" seitlich an uns vorüberziehen, unsere Aufmerksamkeit war durch diesen Vogel eine Zeitlang so gefesselt, daß das Segelschiff „Niobe" schon recht nahe bei uns war, als wir die üblichen Begrüßungs- und Flaggenzeichen austauschten. Ein prachtvoller Anblick, dachten wir, als der Wind die weißen Segel blähte, die „Niobe" hatte alle Segel gesetzt. Wir winkten uns die Namen zu. Ich kannte das Schulschiff. Ich sah scharf hinüber und bemerkte, daß die „Niobe" uns mit Flaggenzeichen fragte, woher wir kämen.
Ich kam nicht einmal dazu, Anweisung zu erteilen für die Antwort, als plötzlich das Schiff mit seinen prallen Segeln vor meinen Augen eine kleine Wendung machte und dann plötzlich umkippte. Im ersten Augenblick glaubte ich zu träumen, aber die Entsetzensrufe meiner Mannschaft belehrten mich, daß vor meinen Augen grauenvolle Wirklichkeit geschah.
Wir drehten bei, wir hielten Kurs auf die Unglücksstelle, nur schnell, nur schnell. Da waren Menschen in Gefahr. Aber während wir auf die Unglücksstelle losrasten und gleichzeitig die Mannschaft beide Rettungsboote fertigmachte und je ein Offizier das Kommando über eines unserer Rettungsboote übernahm, sank das stolze Schulschiff vor meinen Augen in die Tiefe. Es ging rasend schnell. Nach der Uhr mögen es 3 oder 3 ½ Minuten gewesen sein. Das Gefühl, noch nicht dort zu sein, noch nicht helfen zu können, trieb uns den Schweiß auf die Stirne. Jetzt waren wir nahe, nun konnten wir die Boote losmachen. Mit dem Fernglas sah ich an der Stelle, wo kurz vorher noch die „Niobe" schwamm, Menschen, die mit den Wellen um ihr Leben kämpften. Unsere Leute in den Booten arbeiteten wie die Maschinen in den Riemen. Jetzt hatten sie den ersten erreicht, sie zogen ihn ins Boot und nun den zweiten. Inzwischen hatte auch das Feuerschiff Fehmarnbelt das Unheil gesehen und Hilfe geschickt.
Kapitän Möller kann für sich das Verdienst in Anspruch nehmen, durch sein schnelles und tatkräftiges Eingreifen und seine Hilfsbereitschaft 40 Menschenleben gerettet zu haben. Ebenso darf das Feuerschiff Fehmarnbelt nicht vergessen werden, das bei diesem Rettungswerk tatkräftige Hilfe leistete.

Einer der Offiziere des Dampfers,
der in einem Rettungsboot der „Theresia L. M. Ruß"
die Rettungsaktion leitete, gibt folgende Schilderung:

Arme Jungens, die uns mit großen, angstvollen Augen anstarrten und um Hilfe riefen als wir in die Nähe kamen. Ihre Arme waren schon müde, doch mit dem Mut der Verzweiflung schlugen sie immer wieder in die Wellen hinein,

Einst . . .

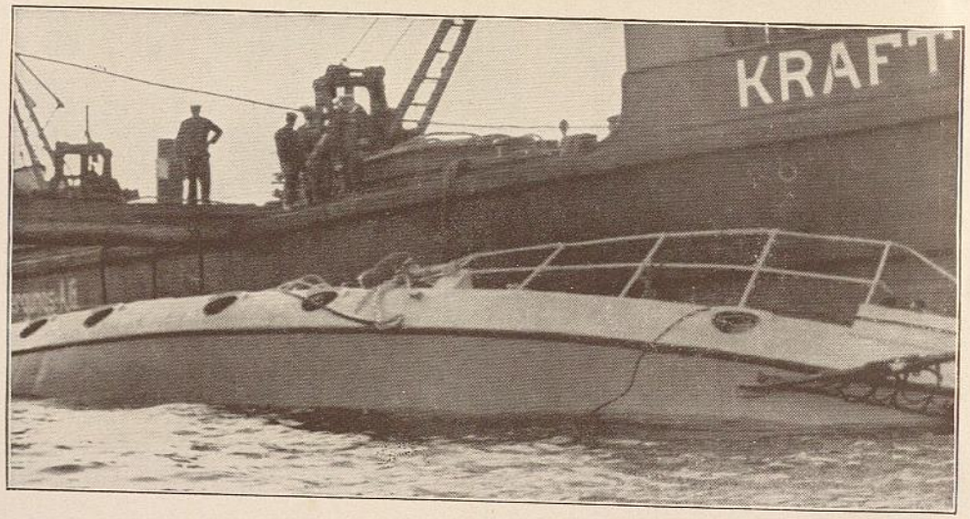
An der Blücherbrücke in Kiel



Das Wrack nach der Bergung

Ein Rettungsboot der „Niobe" wird geborgen

Das an Deck des gesunkenen Schulschiffes befestigt gewesene Boot wurde von den Tauchern gelöst und schoß an die Oberfläche



Die „Niobe" taucht zwischen den Bergungsdampfern auf

die sie zu verschlingen drohten. Manch einen verließen die Kräfte ganz und gar. Als wir nach einem zarten, blondköpfigen Jungen griffen, sank er unter unseren Händen in die Tiefe hinab, und zehn, fünfzehn Schritte von uns entfernt, versanken andere, wohl weil die Kräfte sie verließen, als sie die Rettung so nahe sahen.

Sie trugen alle kaum Kleidung, die meisten nur eine Badehose. So hatten sie an Deck gelegen und in dem Tauwerk gearbeitet. Als der verhängnisvolle Windstoß kam, waren sie alle ins Wasser gestürzt, natürlich nur die, die an Deck waren. Die anderen im Innern des Schiffes schossen mit in die Tiefe hinab.

Als wir die Jungens im Boot hatten, weinten sie vor Freude über die Erlösung von dem ausgestandenen Schreck. Was wissen wir? Einen Steward zogen wir aus dem Wasser, der hatte schwere Brandwunden am ganzen Körper. Bei dem Sturz war ein Kessel mit heißem Wasser in der Küche umgefallen. Der Steward hatte aber doch noch das Freie erreichen können. So wurde er gerettet. Die Ärzte werden ihn gewiß noch zum zweiten Male retten können.

Wir haben die Jungens dann rasch versorgt, bis der Kreuzer „Königsberg" später herankam, sie an Bord nahm und nach Kiel brachte. Ein schweres Erlebnis für diese Jungens. Das ist nicht mehr ganz aus ihren Gesichtern auszulöschen.

Bericht des Feuerschiff-Kapitäns Thomsen vom Feuerschiff Fehmarnbelt

Am 26. Juli gegen 14 Uhr wurde Feuerschiff „Fehmarnbelt" vom Schulschiff „Niobe" zu einer Signalübung mit Flaggen aufgefordert. Um 14.15 Uhr passierte die „Niobe", welche kurz vorher ihre Bramsegel festgemacht hatte, das Feuerschiff. Der Abstand betrug etwa eine halbe Seemeile. Gegen 14.30 Uhr, während die Mannschaft noch beim Aufklaren der Flaggen war, setzte eine starke Gewitterbö — mit etwa Windstärke 7 aus Süd, später drehend nach Südwest — mit Regen ein.

Gleich darauf meldete mir die Wache „Niobe" ist gekentert! Ich sah nur noch einen Teil des Schiffes aus dem Wasser herausragen.

Das Motorrettungsboot meines Feuerschiffes wurde sofort ausgesetzt. In Anbetracht der bedrohlichen Wetterlage hielt ich es für notwendig, selbst mit ins Boot zu gehen und so schnell wie möglich die Rettungsaktion persönlich zu leiten.

Um den kurz vorher passierenden Dampfer „Therese Ruß" auf das Unglück aufmerksam zu machen, ließ ich Luftschallsignale abgeben. Der Dampfer aber hatte das Unglück selbst beobachtet, drehte sofort auf die Unfallstelle zu und setzte Boote aus. Das Boot des Dampfers wurde vom Motorboot des Feuer-

schiffes ins Schlepp genommen. An der Unfallstelle angekommen, wurden durch das Feuerschiffsboot 19 Mann gerettet, darunter auch der Kommandant. Sämtliche Verunglückten trieben in einem Kreis von etwa 50—100 Meter, zum Teil mit, zum Teil ohne Schwimmwesten. Andere klammerten sich an Schiffsinventarien und hielten sich auf diese Weise über Wasser.
Die eigentliche Rettungsaktion war in 30 Minuten beendet. Die Geretteten wurden auf den Dampfer „Therese Ruß" abgesetzt.

Mit dem Flugzeug über dem Grab der „Niobe"

Von Oberleutnant z. S. a. D. Hans Eduard Dettmann

An jenem 26. Juli, dem „schwarzen Tag" der Reichsmarine, war das Flugschiff „Do X" nach Kiel gekommen. Es ist 5 Uhr nachmittags. Die Begrüßungsfeierlichkeiten sind vorbei, festliche, fröhliche Menschen stehen vor diesem größten Flugschiff der Welt, das an der Holtenauer Flugstation festgemacht hatte.
Da kommt von den Marinestellen die telephonische Nachricht vom Untergang der „Niobe". Man kann es nicht fassen. Man will es nicht glauben. Schnell sind zwei Flugzeuge aus der Halle gebracht. Eine große Anzahl Schwimmwesten werden in den Beobachterplätzen verstaut. Sie starten. Bei Laboe überholen sie drei Marineschnellboote, die mit äußerster Kraft zur Unfallstelle im Fehmarnbelt fahren. 20 Minuten später haben die Flugzeuge das Fehmarnbelt-Feuerschiff erreicht. Nichts treibt auf dem Wasser. Sie überfliegen den Dampfer der L. M. Ruß-Linie. An Deck stehen 30 bis 40 halbnackte Männer; es sind die einzigen Überlebenden der „Niobe". Ernst blicken sie den Flugzeugen nach. Schwer noch lastet das furchtbare Erlebnis des Unterganges auf ihnen. Eben haben sie über eine Stunde um ihr Leben geschwommen, bevor sie gerettet wurden. Die See hat kurze, kabblige Wellen, sehr schwer zum Schwimmen. Weite Kreise ziehen die Flugzeuge, vier Augenpaare suchen mit größter Sorgfalt das Meer ab, nichts ist zu erspähen. Die wenigen Wrackstücke, die hochgekommen waren, sind von der Strömung schon weit vertrieben. Ein großer Ölfleck, die See ist hierdurch ruhiger, zeigt die Stelle, wo die „Niobe" gesunken ist. Es ist der Betriebsstoff des Dieselmotors, den die „Niobe" als Hilfsantrieb hatte. Langsam steigt das Rohöl aus den Entlüftungsstutzen der Tanks an die Meeresoberfläche. Nach zweistündigem vergeblichen Suchen kehren die Flugzeuge nach Holtenau zurück.
Wir sitzen am Abend mit unseren Kameraden vom „Do X" in der Fliegermesse, immer wieder kommen die Gespräche auf das schwere Unglück. Das Flugschiff „Do X" hatte den schweren Gewittersturm auf seinem Fluge von Travemünde nach Kiel an der Küste stehen sehen und war weit um die Insel Fehmarn der schwarzen Wolkenwand ausgewichen. Die Kameraden des „Do X"

erzählten es uns. Dann waren sie über die „Niobe" hinweggeflogen, sie segelte noch mit vollem Zeug und war dabei, die Großsegel zu bergen.
Zwei Tage nach dem Unglück sah ich bei einem Rückflug von Warnemünde wieder vor der Insel Fehmarn eine schwarze Regenwand stehen und mußte ihr im großen Bogen ausweichen. Ich sah hinunter auf das unruhige Meer, unzählige Schaumköpfe leuchteten auf dem bleigrauen Wasser. Da war auch die Stelle, wo die „Niobe" sank, man hatte sie für die Bergungsarbeiten markiert. Ein schwarzes großes Holzkreuz mit kleiner roter Flagge liegt dort verankert, es ist wie ein Grabkreuz, ein starkes Memento mori.

Die Bergung

Wille und Kraft als geistige und körperliche Energien, „Wille" und „Kraft" als zwei Hebefahrzeuge höchstgesteigerter Leistungsfähigkeit, unterstützt von des Hochseeschleppers „Simson" legendärer Stärke, haben die unglückliche „Niobe", dreiundeinehalbe Woche, nachdem die Fehmarner Fallbö sie in die Tiefe gerissen, bei Heikendorf in der Seitenbucht der Kieler Föhrde geborgen.
Die Heikendorfer Bucht — der Name klingt von 1911 her noch in den Ohren der sich Erinnernden, von damals her, als dort das Unglück mit „U 3" geschah und ganz Deutschland mitzitterte um die Rettung der mit dem Unterseeboot Versunkenen. Damals wie heute war die Heikendorfer Bucht der Schauplatz einer fieberhaften Bergungsaktion, und drei brave Seeleute blieben mit „U 3". Aber 69 Tote sind es jetzt bei dem „Niobe"-Untergang. Neunundsechzig!
Und ebenso viele Familien sind in tiefste Trauer gestürzt, unmeßbar vielfach ist die Zahl der Kameraden, Freunde, Landsleute, mitfühlenden Menschen in aller Welt, die um diese Toten, diese jungen Toten Leid tragen im Herzen.
Auf all den Gesichtern der vielen Tausenden stand dieses Leid zu lesen — der vielen Tausenden, die aus Kiel und weiterher aus nah und fern zu Schiff, zu Wagen, zu Rad, zu Fuß gekommen waren, von dem Tage an, da die Stunde zu erwarten stand, in der sich das Unglücksschiff aus dem Wasser zu heben beginnen würde.
„Niobe" hat sich, obwohl ihr Rumpf unverletzt geblieben war, bei dem Unglück des 26. Juli besonders gesperrt dagegen, sich vom Grunde heben zu lassen, den Weg frei zu geben zu den Toten, die ihr grauer Leib barg.
Nur mit unendlicher Mühe war es in dem 28 Meter tiefen Wasser möglich gewesen, in starker Grundströmung und bei schlechtem Wetter auf hoher See von dem durch Vollaufenlassen des eigenen Schiffskörpers bis an die Grenze des Möglichen gesenkten Hebefahrzeug „Hiev" aus die starken Stahltrossen um den auf seiner Backbordseite liegenden „Niobe"-Rumpf zu holen, auf dem die Masten und das ganze stehende und laufende Gut des Takelwerks eine

undurchdringliche Wirrnis bildeten. Dann hatte man durch Lenzpumpen das Bergungsschiff mit der darunter hängenden „Niobe“ angehoben und in schweren Arbeitstagen langsam, fast Meter für Meter, die Unterwasserfahrt durchgeführt, westwärts, dem Heimathafen zu.

„Wo steht die ‚Niobe‘?“ Auf allen Straßen hörte man am Morgen, am Mittag und am Abend in diesen Tagen die gespannte Frage, so etwa wie damals, als der „Graf Zeppelin“ seinen Flug um die Erde machte. Aber als so unsagbar langsam empfand man zuerst diese Fahrt, so unsagbar langsam. Bis, ja, bis es dann mit einem Male überraschend hieß: ein Stückchen ostwärts nur noch von Bülck. Dann: schon bei Friedrichsort! Und endlich: auf Grund gesetzt bei Kitzeberg-Leuchttonne. Von da waren es dann nur noch etliche hundert Meter bis zum „Knüll“, wie die Sandbank im Fischermunde heißt, dort quer vor den Heikendorfer Dampfer- und Werftbrücken.

Von „Hiev“ hatten inzwischen „Kraft“ und „Wille“ die Trossen, in denen die „Niobe“ hing, übernommen und wieder ging es Meter um Meter aus dem weichen Schlickgrund auf den festen Banksand hinauf mit dem „Niobe“-Bug. Wie ein über die Landhöhen hin deutender Zeigefinger sah der als erstes Stück des Schulschiffes aus dem Wasser stechende Klüverbaum aus, als ich ihn zuerst sah. Dahinter dann ein Stückchen Weiß mit eingeschnittenen Bulleyes von der Back und ein ganz schmaler dreieckig spitzer Streifen Grau von dem eigentlichen Rumpf, nach links hin auf der Seite liegend, wie ein flügellahm geschossener Vogel.

Wieder mit Senken und Heben, nochmals und nochmals, hat man dann den Riesensarg seitlich herumgedreht, mit unendlicher Mühe, und ihn hinaufgelegt auf die unterseeische Sandkante des Knüll.

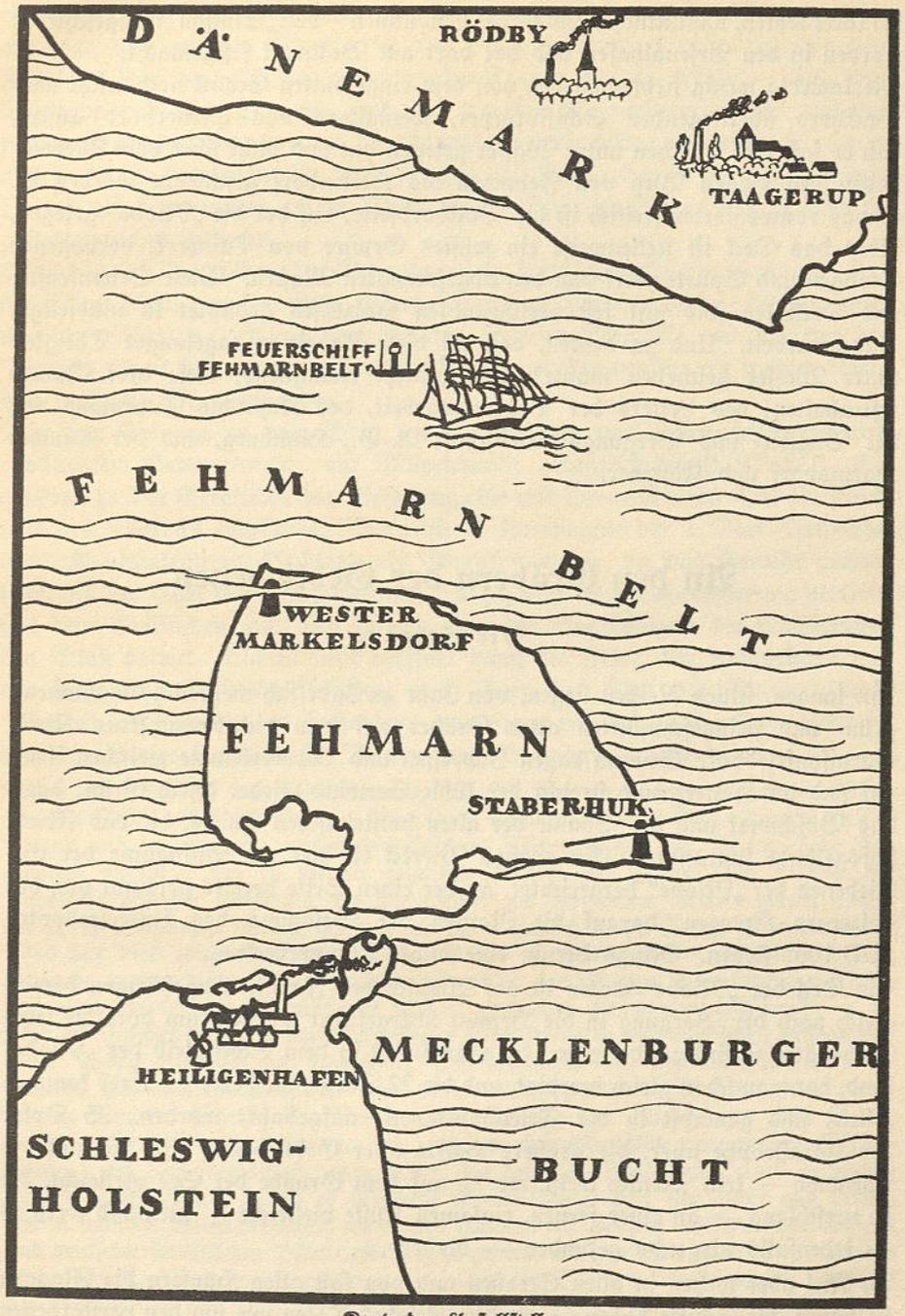
Dann hat das Schauerlichste von der ganzen Bergungstat beginnen können: das Herausholen der Toten aus dem Luk um Luk gedichteten und Raum um Raum leergepumpten Schiffsleib. Halbmast sanken die Flaggen auf der ganzen Gruppe von Hilfsfahrzeugen und Wachbooten, als die erste Leiche über Wasser kam: ein blutjunger Seeoffiziersanwärter. Dann mehrte sich von Stunde zu Stunde die Zahl der geborgenen leblosen Körper.

Sacht und ehrfürchtig, erschüttert und voller Herzweh hat man sie dann zuerst auf Deck der „Kraft“ aufgebahrt, dann hinübergeführt nach der Wik — dorthin, wo vor Monaten die Jungen frisch und lebensfroh zum erstenmal des stolzen Bewußtseins waren, „Angehöriger der Reichsmarine“ zu sein, wohin sie nun heimkehren mit jäh zerrissenem Lebensfaden, tot ...

Und Glocken klingen, halbmast stehende Flaggen wehen, Tränen rinnen um diese jungen, vielen Toten ...

Am Montag, 22. August, vormittags 11 Uhr: das Bergungswerk ist vollendet!

Von der Stelle fort, wo sie aufgerichtet und zum Schwimmen gebracht wurde, ist die „Niobe“ – eine kurze Strecke auf demselben Weg, den sie in umgekehrter Richtung



Karte der Unfallstelle

bei ihrer letzten, unglücklichen Ausfahrt genommen — von „Simson" weggeschleppt worden in den Arsenalhafen und hat dort am Bollwerk festgemacht.
Merkwürdig wenig sieht man den von dem eingespülten Schlick noch leicht nach Backbord überliegenden Schiffskörper, wenigstens von Steuerbord außen, daß er fast vier Wochen unter Wasser gelegen hat und dicht über dem Meeresboden den langen Weg von Fehmarn bis Heikendorf geschleppt worden ist. Etwas ramponierter freilich ist die Backbordseite, auf der die „Niobe" gelegen. Aber das Deck ist stellenweise ein wüstes Gewirr von Tauwerk, verbogenen Stangen und Splitterwerk von den abgesprengten Masten. Viele Seitenfenster und Deckluken sind mit fest verschraubten Holzkissen gedichtet in mühseliger Taucherarbeit. Und zu denken, daß all diese Arbeit in tagelanger Tätigkeit unter Wasser geschehen mußte! Ehrenpflicht wenigstens, diese drei Namen festzuhalten: des Leiters der Bergungsarbeit, des Kapitäns Fuhrmann von der Bugsier- und Bergungs-Gesellschaft A.-G., Hamburg, und der Taucher Harmsdorf und Käppner.

An den Gräbern der Gebliebenen

Die Feier

In langen, stillen Reihen liegen, von Jahr zu Jahr sich mehrend, die blumen-, grün- und steingeschmückten alten Gräber auf dem dichtbewachsenen Kieler Garnisonfriedhof. Stumm ragen Zypressen und Lorbeerbäume zwischen ihnen auf und im Hintergrund streicht der kühle Seewind wieder durch Grün: durch das Buschwerk und die Bäume der alten holsteinischen Knicks, die das Friedhofsgelände umranden. Ein großes Viereck ist hier zur Aufnahme der Gebliebenen der „Niobe" hergerichtet, an der einen Seite bereits gesäumt von den hölzernen Kreuzen, darauf die Namen der Besatzung des Unterseebootes „UB 106" stehen. Rings herum eine dichte Ligusterhecke.
Ein Teil der „Niobe"-Toten ist auf Wunsch der Familienangehörigen bereits gleich nach der Bergung in die Heimat übergeführt worden, um dort die letzte Ruhestätte zu finden; die paar, die man zuerst in dem Schiffsleib der „Niobe" fand, hat man schon gleich beerdigt, und die 22 Särge, die heute zur Erde kommen sollen, sind zunächst in der Friedhofskapelle aufgebahrt worden, 35 Opfer der Katastrophe aber, die größere Hälfte aller Gebliebenen also, ist noch — irgendwo — kein Mensch weiß, wo — auf dem Grunde der See vielleicht, die sie verschlang — an einer fernen, einsamen Küste vielleicht — niemand weiß es — jedenfalls nirgends gefunden — bisher ...
In Kiel aber wehen in allen Straßen und von fast allen Häusern die Flaggen halbmast, die Schiffe haben — um die „Niobe"-Toten wie um den verstorbenen

ehemaligen Chef der Marineleitung, Admiral Zenker — große Flaggentrauer angelegt, und auf den Straßen ist das Alltagsgeräusch überschattet von dem Halblaut oder dem Schweigen der großen Trauer, die alle erfüllt — alle. Und Tausende und aber Tausende sind auf den Beinen, umlagern schon von den frühen Vormittagsstunden an die Gegend des Garnisonfriedhofes, der streng abgesperrt ist; denn außer den Angehörigen und Kameraden ist nur ganz wenigen Zutritt gegeben worden zu der Trauerfeier. Der enge Raum des Friedhofes gestattet nichts anderes.
Aber als sich die Schar der Teilnehmer an der Trauerfeier versammelt, sind die Särge schon von der Erde aufgenommen und darüber breitet sich ein unermeßlicher Flor von Blumen und Blüten, schleifengeschmückt, und inmitten des Vierecks türmt sich unter den breiten Ästen einer Trauereiche ein wahrer Berg von weiteren Blumenspenden.
Vor dem Eingang zu dem Platz der Toten stehen zwei Ehrenposten mit aufgepflanztem Seitengewehr, am Mützenband: „Segelschulschiff Niobe." Sie gehören zu den Geretteten der Besatzung, die mit ihrem übrigen Teil die Rückseite des Vierecks einnimmt. Vorn die 2. Kompagnie der I. Mar.-Art.-Abt. unter Kapitänleutnant Ruhland als Ehrenkompagnie, die das Gewehr präsentiert, als der Chef der Marineleitung, der zugleich die Reichsregierung vertritt, mit dem Geistlichen und dem langen Zug der Angehörigen der Gebliebenen den Platz betritt. Choralmusik eröffnet dann die Feier, der evangelische und der katholische Geistliche sprechen, nach ihnen der Chef der Marineleitung, Admiral Dr. Raeder, in folgenden, ans Herz greifenden, markigen Worten den Sinn dieses Unglücks für Marine und Vaterland erfassend:

Wenn ich als Chef der Reichsmarine, die sich heute vor dem Opfer der 69 in treuester Pflichterfüllung für das Vaterland dahingegangenen Kameraden in tiefster Trauer und in innigstem, kameradschaftlichem Mitempfinden mit Ihnen, liebe Angehörige, verneigt, den zu Herzen gehenden Worten der Trauer, des Trostes, der Zuversicht und der Hoffnung, die wir soeben aus berufenem Munde gehört haben, ein Wort anschließen möchte, so will ich dabei versuchen, die Frage zu beantworten: Was hat dies ungeheure Opfer, dessen Größe in Friedenszeiten in seinem vollen Umfange zu würdigen, so unermeßlich schwer ist, der Marine, dem deutschen Volke, uns allen als heiliges Vermächtnis unserer gefallenen Kameraden gegeben?
Über ein Jahrzehnt ist ein unerschütterlicher Lebenswille in unermüdlicher, entsagungsvoller Arbeit trotz oft sich türmender Schwierigkeiten um den Wiederaufbau der Marine, um das Wiedererstehen eines wenn auch bescheidenen Maßes deutscher Seegeltung bemüht. Wie in der Vergangenheit strömen der Marine aus allen Gauen deutschen Landes beste Kräfte zu, die, auf dem sich allmählich erneuernden Schiffsmaterial auf das sorgfältigste ausgebildet, die deutsche Flagge aufs neue in fernen Welten entfalten und denen es vergönnt ist, als Vorkämpfer für Recht und Wahrheit in fremden, ehemals vielfach feindlichen Ländern ein Beispiel echt deutschen Wesens und deutscher soldatischer Pflichterfüllung zu geben. Stolz erfüllte einen jeden von uns ob der Erfolge, die unserer langjährigen, so mühevollen Arbeit an Personal und Material der Marine nach dem Urteil des In- und Auslandes offenbar zuteil zu werden begannen.

Da nahm uns inmitten dieser Entwicklung am 26. Juli eine in unseren Gewässern nur selten beobachtete Wetterkatastrophe unser Segelschiff „Niobe“, auf dem die Offiziers- und Unteroffiziersanwärter der Marine unter Anleitung besonders ausgewählten und vorgebildeten Ausbildungspersonals die Eigenart des Elementes ihres Lebensberufes, der See, mit ihrem Wind und ihrem Wetter, die Beobachtung dieses Elementes und den Kampf mit ihm kennenlernen sollen. Sie nahm uns die 69 Kameraden, die nach Befähigung und beruflicher Bestimmung zur Erfüllung besonderer Hoffnungen ausersehen schienen.

Müssen wir nicht in diesem Eingriff in die Entwicklung unserer Berufsarbeit — wie wir ihn auch in früheren Zeiten so manches Mal in der Ausübung unseres harten Berufes erlebten — das Walten einer höheren Macht erkennen, die plötzlich unserem Können und Wollen eine Grenze setzt, die sich uns durch das Opfer, das sie uns auferlegt, ins Gedächtnis zurückruft und unser Herz und Sinnen aufwärts lenkt von unserem Menschenwerk? Wir erkennen darin das Walten der Hand Gottes, vor dem wir als Soldaten und Seeleute in Demut uns beugen.

Und weiter: „Es ist ein Trost für die Leidenden, Genossen ihres Unglücks zu haben“, sagt ein altes römisches Sprichwort. Leidensgefährten zu sein, führt die Menschen zusammen. Und wahrlich, liebe Kameraden, liebe Angehörige, der Leidensgefährten der Genossen im Unglück sind bei dem „Niobe“-Untergang gar viele. Nicht nur Ihr, nicht nur die Marine und die ganze Wehrmacht, die treu zusammensteht und fest im deutschen Volke wurzelt — die ganze Nation, das ganze deutsche Volk hat in einer Zeit der inneren Zerrissenheit und Parteistreitigkeiten einmütig sich an unsere Seite gestellt in aufrichtiger Trauer und verständnisvollem Mitempfinden. Wir haben in diesem Augenblick tiefster Trauer das gesunde, warme Herz des deutschen Volkes schlagen hören. Und so bin ich davon überzeugt, daß das gemeinsame Erlebnis innerster Ergriffenheit und der Anteilnahme an dem Schicksalsschlag, der die Marine und die Nation durch den Verlust so zahlreicher bester deutscher Jugend betroffen hat, seine Wirkung nicht verfehlen wird durch Stärkung des Bewußtseins schicksalhaft verbundener Volksgemeinschaft.

Und schließlich: Das Leben unserer dahingegangenen Kameraden ist in der Erfüllung höchster Zielbestimmung zur Vollendung gelangt. Sie kamen zu uns, um in schwerster Zeit völkischer Not ihr Leben dem Vaterlande zu weihen. Sie waren Krieger, deren Sinn in männlichem Kraftbewußtsein auf Kampf eingestellt war und die im Vollgefühl ihrer Aufgabe als echte deutsche Soldaten und Seeleute auch das Ringen mit den Elementen in Rechnung gestellt hatten. Ihnen sind sie in Ausübung ihres Dienstes ehrenvoll unterlegen. Und in diesem Ringen war es die Disziplin, echte deutsche Soldatendisziplin, die unsere Kameraden bis zuletzt beseelte, freier, freudiger Gehorsam, hohes freudiges Pflichtgefühl, das sie bewiesen, getreu ihrem Fahneneide. So sind sie Vorbild geworden für uns alle!

Und so steht auch über diesem ungeheuren Opfer nicht das bittere „Umsonst“, sondern es ist gebracht, auf daß es Saat sei, von Gott gesät, dem Tag der Garben zu reifen. So soll uns dieser Schicksalsschlag, der wohl geeignet wäre, ein schwaches Geschlecht vorzeitig zu mutlosem Verzicht auf die Erfüllung naturgegebener Pflichten zu bewegen, Ansporn sein zu mutiger, treuester Pflichterfüllung im Dienste des Vaterlandes.

„Wenn etwas ist, gewalt'ger als das Schicksal, so ist's der Mut, der's unerschüttert trägt.“ Die Namen aber unserer Kameraden vom Fehmarnbelt werden mit der deutschen Marine und ihrem geschichtlichen Werdegang unlösbar verbunden bleiben. Sie seien uns eine heilige Mahnung, auf dem als richtig erkannten und durch die Erfahrung klar vorgezeichneten Weg der Ausbildung in unerschütterlicher Zuversicht fortzuschreiten. Und sie seien uns allezeit ein leuchtendes Vorbild, im Sinne des Wortes des großen Preußenkönigs: „Es ist nicht nötig, daß ich lebe, wohl aber, daß ich meine Pflicht tue.“

Überlebende der Niobe-Besatzung gaben ihren toten Kameraden das letzte Geleit und hielten an den Gräbern die Ehrenwache

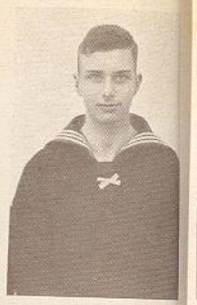
Die Niobe-Gedenkmünze

Hans Andersen
Matrose

Eick Busz
Matrose

Klaus Freygang
Matrose

Helmut Geiger
Matrose



Karl-Helmut Gerlac
Matrose

Werner Gruner
Matrose

Hans Hofmann
Matrose

Kurt Krellenberg
Matrose

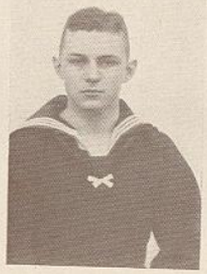
Hans-Joachim Leisewitz
Matrose

Karl Lüdtke
Matrose

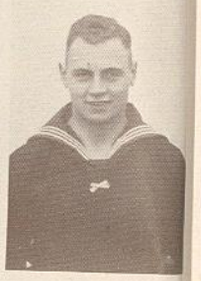
Günter Manseck
Matrose

Erich Meisenbach
Matrose

Edwin Otten
Matrose



Helmut Pfeffer
Matrose



Georg Pietsch
Matrose

Harald Rudloff
Matrose

Kurt Schlangenfeldt
Matrose

Hans-Günter Schmidt
Matrose

Dimitri Schmidt
Matrose

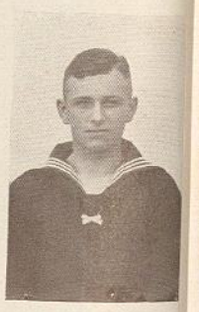
Fritz-Georg Schrewe
Matrose

Werner Schulz
Matrose

Richard Spetzler
Matrose

Dieter von Türcke
Matrose

Herbert Vogler
Matrose



Otto Weißmüller
Matrose

Hans-Georg Göing
Matrose

Manfred Nienau
Matrose

Kurt Plotzki
Ob.-Strm.-Mt.

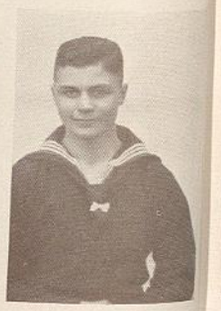
Otto Heuer
Funkgefreiter

Jobst von Albedyhll
Mar.-San.-Offz.-Anw.

Die gebliebenen Anwärter

Hans Brunk
Mar.-San.-Offz.-Anw.

Dr. med. Erich Gelhaar
Mar.-San.-Offz.-Anw.

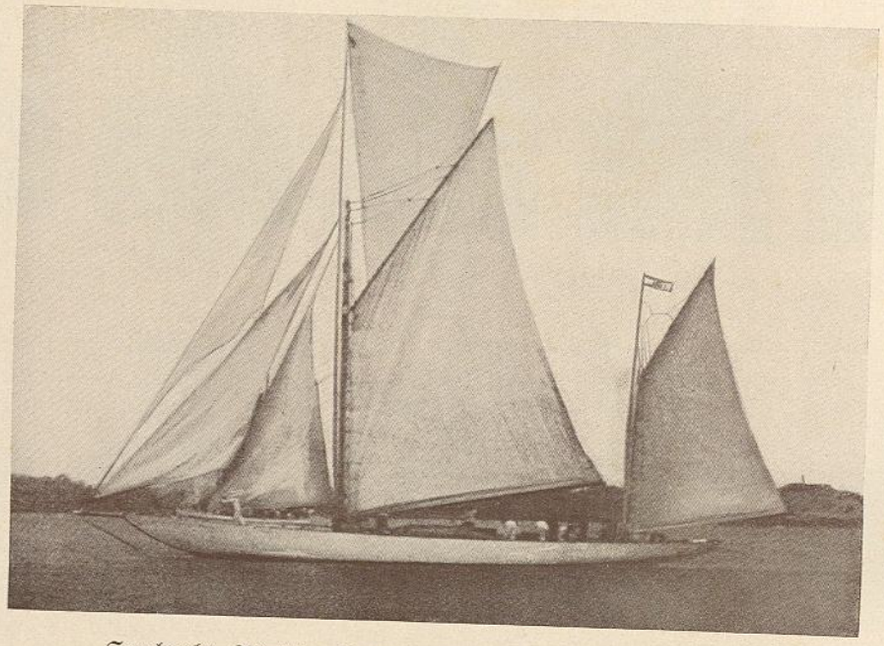


Georg Gutjahr
Mar.-San.-Offz.-Anw.

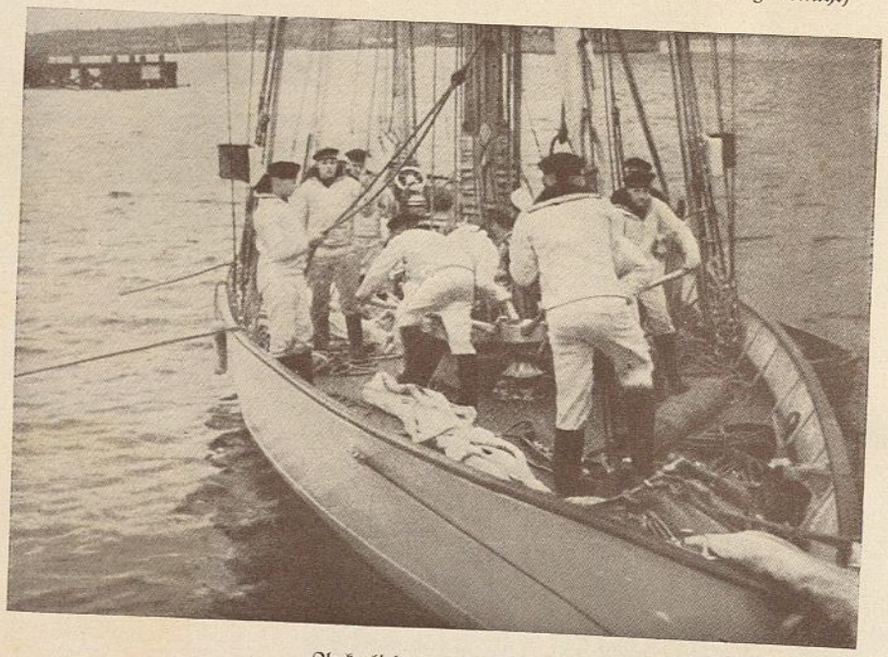
Wilhelm Kruse
Mar.-San.-Offz.-Anw.

Heinz Renner
Mar.-San.-Offz.-Anw.

Günther Teichmann
Mar.-San.-Offz.-Anw.



Segelyacht „Asta“ der Nordseestation, erster Ersatz der „Niobe“
(Heute werden die Segelschiffe „Edith“ und „Jutta“ zur Ausbildung benutzt)



Ankerlichten auf „Asta“

Drei Salven tönen über die Gräber, über denen halbmast die Reichskriegsflagge weht, dann: „Ich hatt' einen Kameraden.“ Der erste Vers laut, die weiteren ganz leise, während der evangelische Garnisonprediger die Namen der Toten, der Beerdigten wie der Vermißten, verliest. Heiße Tränen und erschütterndes Schluchzen in den Reihen der Angehörigen, wenn der Name ihres Toten genannt wird, und in manches Auge tritt auch bei Nichtbeteiligten feuchtes Naß.

Dann, als die Namen verlesen, das Kameradenlied verhallt ist, die Fahnen der militärischen Vereine, der politischen Verbände und studentischen Korporationen sich zur Erde gesenkt haben — da mit einem Male klingt es kraftvoll und rhythmisch auf von der Kapelle der M.-A.-A. her, das Deutschlandlied: „Deutschland, Deutschland über alles!“ Es ist, wie der Geistliche vorhin gesagt hat: „Die Erde hat, was ihr gehört, Gott hat, was sein ist — aber das Vaterland lebt, muß leben.“ Darum: „Deutschland, Deutschland über alles, über alles in der Welt“ ...

Predigt

gehalten beim „Niobe“-Gedächtnisgottesdienst in der evangelischen Marinegarnisonkirche Kiel-Wik am 31. Juli 1932

Von Marinepfarrer Fritz Haupt

Text: Joh. 14, 19: Ich lebe und ihr sollt auch leben.

Wer kennt sie nicht, unsere brave, tapfere „Niobe“? Sie war doch unser aller Liebling, sie war ja die Wiege des Seemanns und erinnerte uns an Vätertage, da man noch keine Maschine und keinen Motor kannte, sondern mit vollen Segeln hinausfuhr auf die hohe See. Was war doch das für ein prächtiger Anblick, wenn sie auf der Höhe von Laboe stand. Im Hintergrund das weite Meer, darüber der blaue Himmel und in das Himmelsblau eingezeichnet die schönen Formen unserer „Niobe“. Man streichelte sie doch förmlich mit seinen Blicken. Nun ist sie nicht mehr. Und 69 brave deutsche Soldaten sind auch nicht mehr. Als wir zum erstenmal von dem fürchterlichen Unglück hörten, glaubten wir es nicht. Wir schüttelten ungläubig den Kopf. Unmöglich, „Niobe“ kann nicht gekentert sein! Sie hat doch schon schwere Stürme überwunden und ist auf ganz anderen Meeren gefahren als auf unserer Ostsee. Und doch, es war wahr. Einen Augenblick standen wir wohl alle sprachlos da. Dann hieß es: helfen, retten! Und es wurde geholfen. Dank euch, ihr Braven von der „Therese Ruß“, Dank euch, ihr Tapferen vom Feuerschiff! 40 deutsche Seeleute habt ihr aus den Wellen gerettet, und ihr hättet noch mehr gerettet, wenn ihr nur gekonnt hättet. Aber das Schicksal war stärker als euer Wille, die See

war stärker als eure Kraft. Ganz Deutschland erschrak, Tausende weinten, wir aber dürfen nicht weinen, denn wir sind Soldaten. Wir müssen auch angesichts des Todes die Hacken zusammenreißen. Es ist ja auch Soldatentod, den sie gestorben sind. Ein rechter Soldat wünscht sich nicht den Tod im Bett nach soundso viel Morphiumspritzen, sondern den Tod auf offener See oder den Kugeltod auf dem Felde der Ehre. Wir sind ja auch Christen. Für Christen ist Tod nicht Tod. Jesus Christus spricht: „Ich lebe und ihr sollt auch leben."
Auch die Jünger unseres Heilandes standen einmal erschrocken vor der Majestät des Todes. Sie haben ihrem Meister nicht glauben wollen, als er sagte: „Ich werde hinuntergehen nach Jerusalem, viel leiden und getötet werden." Wie sollte Er getötet werden, der am Stadttor von Nain dem Tode befahl, der im Hause Lazarus den Tod verbannte, der schon seit Tagen sein Opfer in seinen knochigen Händen hielt? Sie haben auch nicht glauben wollen am Gethsemaneabend, daß Er von römischen Soldaten wie ein Verbrecher könnte davongeführt werden. Sie hatten es aber erlebt, sie erleben auch den Tod auf Golgatha. Freilich, sie hatten bis zum letzten Augenblick gewartet auf ein Wunder. Aber das Wunder kam nicht. Er neigte sein Haupt und verschied. Unmöglich, daß so etwas sein konnte! Wie konnte die Welt seiner Seele überwunden werden? Wie sollte es möglich sein, daß dieses Leben, das doch weltüberwindend war, von ein paar Hammerschlägen römischer Soldaten geendet wurde? Ostern gab ihnen die Antwort: Christ ist erstanden aus der Verwesung Schoß, reißet von Banden freudig euch los! Tod ist nicht Tod. Tod ist nur Erschrecken, dunkler, geheimnisvoller Vorhang. Niemals Endpunkt, Schlußwort seelischen Lebens. Empfindet ihr nicht etwas Ähnliches nach diesem tragischen Erlebnis, ihr lieben Angehörigen? Denkt einmal nicht an die Toten im Fehmarner Belt. Denkt an die Lebenden, denkt an das, was sie euch waren. Waren das wirklich bloß Menschenleiber in blauer Marineuniform, wirklich nicht mehr als die Dahlien, die im Juli draußen im Garten blühen; die im Frühjahr aus der Erde kommen, im Sommer blühen, im Herbst verwelken? Sind nicht Menschen mehr als Blumen? Ihr Gattinnen und Bräute, denkt einmal an das alles, was von euch gegangen ist mit diesen Toten. Sollte wirklich eine Gewitterbö im Fehmarner Belt das alles zunichte machen? Denkt einmal, ihr Eltern, ihr Geschwister, ihr Kameraden an diese Welt, die sie waren. Sollte es wirklich möglich sein, daß die Wasser der Ostsee das alles hinweggespült haben? Eine, Gott sei Dank, zu Ende gehende Zeit, die durch technisch-wissenschaftliche Erfolge hochmütig geworden war, sagt: Ja, das ist so. Wir haben ja diesen Hochmut in diesen Tagen wiedergesehen, der sich immer kühn vordrängt, der urteilt, ohne dazu befähigt zu sein, der zerreißt statt zusammenzufügen. Dieser Hochmut sprach: Ich weiß genau Bescheid; macht euch das Diesseits angenehm, kein Jenseits gibt's, kein Wiedersehen. Tod bedeutet: vorbei, vorbei. Aber die Tieferblickenden lächeln über dieses vorbei, vorbei. Sie haben tiefer in diese wunderbare Welt gesehen,

deren Geheimnisse bleiben, vor denen wir Menschen nur andächtig und ehrfürchtig stehen können. Sie finden es kindisch dieses vorbei, vorbei. Sie fragen wie die „Niobe" den begegnenden Kameraden auf der See gefragt hat: Wo kommen sie her, wo gehen sie hin? Ludwig Richter, der sächsische Maler, hat sein Kind sterben sehen. Lange und andächtig ist er vor der kleinen Leiche gestanden. Die Augen, die einst so freundlich geblickt, waren geschlossen. Der Mund, der so lieb reden konnte, war bleich und stumm. Da fragt eine Stimme in ihm: Ist denn das nun dein Kind? Und seine Seele antwortete ihm: Nein, das ist es nicht, das ist nur sein sterblicher Teil. Das ist Hülle, das ist Schale, das tragen sie jetzt auf den Friedhof, dort wird es verwesen. Das aber, was mein Kind wirklich war, was mich aus diesen Augen angeschaut hat, was auf den Worten, wie auf einer Brücke zu mir kam, das können sie nicht begraben. Das ist aus einer anderen Welt. Unter dem Eindruck dieses Sterbens hat der Mann ein wundervolles Herbstbild gemalt. Im Vordergrund sieht man ein Kreuz. Unter diesem ist ein Alter zusammengesunken. Im Hintergrund sieht man einen See, Zugvögel fliegen darüber einer fernen Heimat zu. Da denkt der Alte bei sich: Wie diese Vögel eine ferne Heimat suchen, so eilt auch die Menschenseele einer ewigen Heimat zu. „Wir haben hier keine bleibende Statt, sondern die zukünftige suchen wir." Ich habe selbst nie begriffen, wie Eltern, die einmal in die Augen ihrer Kinder wirklich geschaut haben, sagen können: Menschen sind nicht mehr als Blumen, Kinderaugen müssen einem doch immer zu Fenstern werden, durch die wir schauen in die Ewigkeit. Wo kommen sie her, wo gehen sie hin? so fragen wir angesichts des Todes im Fehmarner Belt. Die Antwort lautet: Sie sind längst gelandet an ewigen Küsten, sie sind abkommandiert zum ewigen Standort. Christus spricht: „Ich lebe und ihr sollt auch leben."
Das gilt aber auch von dem, in dessen Dienst diese Toten gestorben sind. Heute ist Schicksalssonntag, wir dürfen über dem Unglück, das uns betroffen, das Vaterland nicht vergessen. Wißt ihr, wie Deutschland wieder zum Leben kommt — denn das Leben, das es eben führt, ist doch kein Leben —? Wenn es sich ein Beispiel nimmt an den tapferen deutschen Soldaten im Fehmarner Belt. Als der Tod schon nach den Segeln griff, wurde unter Deck Dienst gemacht. Blutjunge deutsche Soldaten saßen begeistert vor ihrem Ausbildungsoffizier, welcher erst vor ein paar Tagen den Tod seines einzigen Bruders erlebte, der von politischer Mörderhand gefallen war. Jetzt war er schon wieder im Dienst. Ist das nicht Treue über den Tod hinaus? Als das Schiff sich ins Wasser neigte, war noch militärische Ordnung, der Kommandant gab noch Befehle: Macht die erste Jolle los! Dann stürzte die Mannschaft ins Wasser, kam wieder hoch, das riß natürlich an den Nerven, und doch war nicht Verzweiflung, sondern auch da noch Dienstbereitschaft. Der erste Gedanke bei dem aus dem Wasser hochkommenden Kommandanten war der: Hast du auch nichts versäumt? Er konnte sich ehrlich gestehen: Nein. — Der nächste Gedanke war

der: Was mußt du jetzt tun? Er gab Befehle: Zusammenbleiben, auf die Rettungsboote los! Das wurde auch verstanden, weitergegeben und befolgt. Und was war das für eine Kameradschaft, als die Leute endlich auf dem rettenden Schiff geborgen waren! Wie halfen sie sich gegenseitig, zogen sich die Kleider und die Schuhe gegenseitig aus, scharten sich um ihren Kommandanten. Nimm dir daran ein Beispiel, deutsches Volk! Du kommst nicht zum Leben, wenn du dich gegenseitig bekämpfst, wenn Wahnsinnige, die die Nerven verloren haben, die Brüder zerfleischen. Politik muß sein, aber sie muß nicht sein, wie sie ist. Nicht hysterisch, sondern auch im Unglück klar aufgefaßter Dienst am Volk. Wir brauchen Kameradschaft der Tapferen vom Fehmarner Belt, dieses sich gegenseitige Helfen und Zusammenhalten. — Und wir brauchen noch ein Drittes. Laßt euch dies aus dem Dienst des Seemanns nennen. Unsere menschlichen Kräfte reichen nicht aus, um das Schicksal zu meistern. Der Seemann weiß das nur zu gut, der mit der See zu kämpfen hat. Schiffe sind oftmals in Not, auch die „Niobe" hat das erlebt. Ich erinnere nur an die Situation vor Darsser Ort, als die Ankerkette riß. Da fühlt man es, wie ohnmächtig doch eigentlich Menschen sind, wenn nicht Ewigkeitskräfte uns helfen. Denk an diese Kräfte, deutsches Volk, auf deiner Neufahrt! Nimm dir das als Leitspruch, was auch in den Gedanken der Leitung der „Niobe" mit ein Leitgedanke war: „Ist Gott für uns, wer mag da wider uns sein."

Den Toten der „Niobe".

Lebt wohl, Ihr neunundsechzig blauen Jungen!
Ihr habt das Leben nun, den Tod bezwungen,
Früh fandet Ihr das Seemanns Wellengrab.
Tragisch, erhaben groß, doch Euer Sterben,
Als vieler tausend frührer Helden Erben
Tratet bewußt Ihr tapfer an und ab.

Im Dienst der Pflicht habt Ihr das junge Leben
Fürs heil'ge Vaterland dahingegeben,
So ward der Tod das Siegel Eures Ruhms.
Das frische Blut verblich in gierigen Wellen,
Doch soll den trüben Horizont erhellen
Das Opfer deutschen Jugendheldentums.

Schicksalhaft mag es sein für den Soldaten,
Dahinzugehn nicht in dem Kreis von Taten
Edlen Verteidigungskampfes vor dem Feind.
Wär von dem Fatum Euch dies Ziel gesprochen,
Nie hättet Ihr auch dann den Eid gebrochen,
Der Euch in Treue nun, im Licht vereint.

Hat manchen auch das Meer zurückbehalten,
Hält ihn für immer fest in seiner kalten
Lagerstatt draußen, die man nimmer kennt,
Hütet die See den friedvoll ew'gen Schlummer,
Beklagt von der Nation, von tiefem Kummer,
Ein Trost: Sie ruhn in ihrem Element!

Den andern ward an Heimatbucht bereitet,
Der Ehrenhof, vor Euren Kreuzen gleitet
Die Flagge halbmast, Euch Symbol und Gral.
Und Euer Beispiel, Euer Geist beisammen,
Mag deutsche Jugend allezeit entflammen,
Aus der die künft'gen Kameraden stammen,
Euch grüßt das hohe, stolze Heldenmal.

Stimmen deutscher Fachleute zum Unglück

Kapitän z. S. Saalwächter

Über Nacht wird ein Name oft weltbekannt, sei es durch eine große Leistung, sei es durch Glück oder Unglück. Durch den Verlust unseres einzigen Segelschulschiffes mit seinen 69 blühenden Menschenleben, ist der Name „Niobe" in aller Munde. Zur Zeit, da diese Zeilen geschrieben werden, ist das Wrack mit seiner traurigen Last im Kieler Hafen eingetroffen, während die Flaggen an Land und im Hafen und auf dem Ehrenmal der deutschen Marine in Laboe auf Halbmast sanken — ein stummer Gruß für die Toten der „Niobe", die in den nächsten Tagen ihre letzte Ruhestätte auf dem Ehrenfriedhof finden werden. Aber noch ehe sich die Gräber über den im Dienst für ihr Vaterland Gebliebenen geschlossen haben und in den ersten großen Schmerz der Hinterbliebenen hinein, sind Stimmen im Blätterwalde ertönt, die einen häßlichen Mißklang in unsere Trauer bringen, die bereits ein „Schuldig" aussprechen über die Führung oder die Bauart des Schiffes, und mit solchem ohne nähere Prüfung vorweggenommenen Urteil den Schmerz der Hinterbliebenen noch bitterer und trostloser machen. Ganz davon zu schweigen, daß, wie aus manchem ausländischen Pressedienst hervorgeht, ein solches leichtfertiges Beurteilen und Verurteilen kein Dienst am Vaterlande ist. Es sollte eigentlich jedem Laien, geschweige denn dem Fachmann oder solchen, die es zu sein glauben, bekannt sein, daß Unglücksfälle, noch dazu ein so schwerer, wie dieser, in der Marine mit deutscher Gründlichkeit untersucht werden, daß ein kriegsgerichtliches Verfahren unter Zuhilfenahme aller nur irgend der völligen Klarstellung der Unglücksursachen

dienenden Mittel bereits seinen vorgeschriebenen Gang geht. Ehe das allein hierfür berufene Gericht nicht gesprochen hat, ist vornehme Zurückhaltung allein am Platze. Das gilt besonders dann, wenn Naturgewalten im Spiele sind. Deckt ein Wirbelsturm Häuser ab, bringt er eiserne Türme zum Einsturz, reißt eine gewaltige Flutwelle granitene Mauern nieder, rufen dann dieselben mißtönenden Stimmen: Die Baupolizei hat ihre Pflicht nicht getan? Die Häuser, die Türme, die Molen waren falsch konstruiert? — Dann beugt man sich in Ehrfurcht vor diesen Naturgewalten, sucht wohl aus ihnen zu lernen, weiß aber, daß menschlicher Erkenntnis, menschlichem Können und der hochstehendsten Technik Grenzen gesetzt sind. Gewiß fragt wohl jeder zunächst bei der ersten Kunde von solchem Unglück: Wie war es möglich? Auch ich habe mich das gefragt, und manchem will es zunächst wohl nicht scheinen, daß in dem schönen Sommermonat ein Schiff im kleinen Fehmarnbelt in einer Gewitterbö einfach innerhalb von Minuten kentern kann. Erste Frage: Standen alle Segel? Antwort: Nein, alle Obersegel waren geborgen. Also, es war etwas „veranlaßt", die Führung hatte das Heraufziehen eines Gewitters bemerkt und dementsprechend rechtzeitig gehandelt. Und trotzdem das Schiff gekentert? Das Schiff, das Fahrten durch die Biskaya, durch die nördliche Nordsee bei Winden bis zu Stärke 9 ohne jede Schwierigkeit gemacht hatte, das Schiff, das nach dem Urteil seiner früheren Kommandanten ein ausgezeichnetes Seeschiff war? Da fiel mir ein eigenes Erlebnis ein, das auch manchem Leser noch in Erinnerung sein wird und das sich auch im Sommer und nahe der Untergangsstelle der „Niobe" abgespielt hat. Die Flotte hielt ihre jährlichen Torpedoverbandsschießen in der Mecklenburger Bucht bei Fehmarn ab. Noch lag sie vor Anker kurz vor Beginn des Nachtschießens. Der Flottenstab war auf der Brücke der „Braunschweig" versammelt. Wir überlegten gerade, ob das drohende Gewitter die Durchführung des Schießens ermöglichen würde, da es bereits stark wetterleuchtete. Plötzlich, wie aus der Pistole geschossen, fegte eine Bö aus den Wolken nieder, daß der Kreuzer „Nymphe" sich unter ihrem gewaltigen Drucke 20—30 Grad auf die Seite legte und einem zum Befehlsempfang längsseit von ihm liegenden Torpedoboot mit seinem Schwalbenmast eine starke Delle in die eiserne Deckshaut drückte. — Ein derartiges urplötzlich hereinbrechendes Naturereignis hatten wir alle, vom Flottenchef angefangen, noch nicht erlebt, das war die einstimmige Ansicht aller auf vielen Meeren gefahrenen älteren Seeoffizieren und gerade dieses Ereignis, diese neue Erfahrung brachte der „stille Tümpel" die Ostsee! Die gewaltige Wucht dieser Bö brachte es fertig, ein 3000 t großes Schiff, — ohne Segel — dessen Takelage doch dem Winde nur geringe Angriffsfläche bot, auf einen Ruck 20—30 Grad zu krängen. Wer das miterlebt hat, der kann sich leicht vorstellen, daß namentlich eine von oben niederstoßende Bö selbst von geringer Stärke, ein Schiff, das auch nur die Untersegel führt, ohne weiteres zum Kentern bringen kann. Daß solche

Stoßböen oft nur auf engstem Seeraum begrenzt sind, geht aus der Tatsache hervor, daß andere Kreuzer und die viel kleineren Torpedoboote, obwohl sie ganz in der Nähe der „Nymphe" lagen, nicht mit solcher Wucht von dem einsetzenden Gewittersturm getroffen wurden. Ich will nur noch erwähnen, daß kurz nach dem für uns alle unerwartet plötzlich einsetzenden Unwetter seine Kraft ebenso plötzlich nachließ, so daß das Torpedoschießen glatt durchgeführt werden konnte. Die Untersuchung wird ergeben, ob bei der „Niobe" ähnliche Verhältnisse wie die hier geschilderten vorgelegen haben.

Auch andere Fragen sind in diesem Zusammenhang aufgetaucht, warum wir im Zeitalter des Dampf- und Motorschiffes überhaupt ein Segelschulschiff halten, warum gerade die „Niobe" dazu ausersehen wurde und wie es kam, daß nur See- und Sanitätsoffiziersanwärter zur Zeit des Unglücks an Bord waren. Die erste Frage wird zur Zeit auch gerade in der englischen Marine in den Fachblättern eifrig erörtert. Der Streit ist sehr alt. In unserer Marine wurde in den Jahren 1905/06 ein Meinungsstreit darüber in der Marinerundschau ausgetragen zwischen den Anhängern der Segelschiffsausbildung und denen, die eine ausreichende seemännische Ausbildung auch auf einem modernen Kreuzer als gesichert ansahen. Für die Reichsmarine lag in dem Jahre 1925, als auf einen Antrag der Inspektion des Bildungswesens hin die Entscheidung fiel, auf die Segelschiffsausbildung für unseren Nachwuchs jedenfalls nicht ganz zu verzichten, die Frage insofern anders als 1906, als bei dem damals vorhandenen außerordentlich geringen und unzureichenden Schiffsmaterial ein Kreuzer für die Offiziersanwärterausbildung allein noch nicht verfügbar gemacht werden konnte und bei der finanziellen Lage des Reiches sozusagen noch „mit Bordmitteln" gearbeitet werden mußte. Man mußte mit Vorhandenem vorlieb nehmen, und dieses Vorhandene bot wenig Auswahlmöglichkeit. Die Wahl fiel schließlich auf ein im Kriege als Prise genommenes Segelschiff „Tyholm" von etwa 750 t. Der damalige Chef der Marineleitung, Admiral Paul Behncke, traf die Entscheidung erst, nachdem er persönlich am 13. Januar 1921 zusammen mit einer Kommission das Schiff eingehend auf Eignung besichtigt hatte. Schon am 1. April 1921 nahm das auf den Namen des früheren Segelschulschiffes der Kaiserlichen Marine getaufte Schiff „Niobe" seinen Dienst auf, nachdem die ersten notwendigen Umbauten vorgenommen waren. Auf Grund der bei den verschiedenen Indiensthaltungen gemachten Erfahrungen und da die See- und Manövriereigenschaften anfangs noch nicht befriedigten, wurde das Schulschiff im Winter 1921/22 umgebaut, soweit die Geldmittel es zuließen. Der endgültige Umbau in eine Schonerbark erfolgte im Winter 1922/23. Weitere Änderungen am Schiffskörper zur weiteren Vervollkommnung der Seeeigenschaften wurden während der jährlichen Winterreparaturzeiten vorgenommen. Daß diese Umbauten vollen Erfolg hatten, geht aus den Berichten des Kommandos hervor. Nach der Fahrt nach Santander

in Nordspanien, bei der Wind bis Stärke 9 angetroffen wurde, lautete das Urteil des Kommandanten: „‚Niobe' hat sich als gutes Seeschiff mit sehr guten Segeleigenschaften bewährt; die Schlingerbewegungen sind sehr angenehm ... Die Takelage hat sich bewährt ... Der Motor hat einwandfrei und sehr sparsam gearbeitet."

Nach einer Norwegenreise 1924, bei der auf der Rückfahrt im Kattegat sogar Windstärke 10—11 wehte, konnte der Kommandant berichten: „‚Niobe' hat sich auf dieser Reise als gutes Seeschiff bewährt; schwere Seen sind nicht übergekommen, obwohl bei Windstärke 10—11 wegen fehlenden Seeraums nicht beigedreht werden konnte." Das Schiff lag dabei ständig mehr als 30 Grad gekrängt. Die Stabilität des Schiffes hatte sich in allen Lagen bewährt. Es ist selbstverständlich nach jedem Umbau und größerem Einbau (Ballast) durch Krängungsversuch geprüft worden, ob die Stabilität allen Anforderungen genügte. Diese Prüfungen sind stets erfolgreich verlaufen. Soviel über die Schiffseigenschaften.

Die Ausbildung der Offiziersanwärter auf der „Niobe" brachte das, was man von ihr erhofft hatte. In der harten seemännischen Schule gewannen sie an Selbstvertrauen, Umsicht und Geistesgegenwart. Sie lernten zufassen, auf sich selbst gestellt zu sein, sie gewannen ihre ersten Erfahrungen mit Wind und Wetter, fingen an, eine Nase für Wetterverhältnisse zu bekommen, das Segelschulschiff vermittelte ihnen besser als ein von den Wetterverhältnissen viel weniger abhängiges Dampfschiff das Vertrautwerden mit dem eigentlichen Element des Seeoffiziers, mit der See. Die Erreichung dieses Zieles war noch mehr als Finanzlage und Mangel an Schiffsmaterial der Hauptgrund gewesen, die Segelschiffsausbildung nicht fallen zu lassen. Noch ein weiterer Grund war der, daß die Vorgesetzten Gelegenheit hatten, aus dem Verhalten der Offiziersanwärter bei den stets wechselnden Lagen ein sicheres Urteil über Charakter und Berufsveranlagung eines jeden einzelnen zu gewinnen. So ist es denn auch selbstverständlich, daß trotz des Verlustes der „Niobe" die Marineleitung weiter an der Segelschulschiffsausbildung festhalten wird, als der besten seemännischen Schule, die es gibt, nicht nur für die Offiziersanwärter, sondern auch für die Unteroffiziersschüler. Bei dem geringen Prozentsatz unseres Ersatzes aus der seemännischen Bevölkerung ist eine derartige seemännische Schulung dringender als früher. Da der Offizierersatz im Anschluß an diese viermonatige Segelschiffsausbildung eine vierzehnmonatige auf einem modernen Kreuzer bekommt, ist nach meiner Ansicht allen dienstlichen Belangen in glücklicher Mischung Rechnung getragen, Seemannschaft und moderne Dampfschiffstechnik kommen beide zu ihrem Recht.

Ein Unglück, wie das Kentern der „Niobe", darf ebensowenig, wie ein schlagendes Wetter im Bergwerk eine Stillegung des Bergbaus zur Folge hat, dazu führen, auf diese notwendige Segelschulschiffsausbildung zu verzichten. Daß

zur Zeit des Unglücks die gleichzeitig eingetretenen Anwärter für die Marineingenieuroffiziers- und die Zahlmeisterlaufbahn nicht an Bord waren, hat seinen Grund darin, daß diese entsprechend ihrer Sonderlaufbahn darin eine andere Ausbildung an Land durchmachten: Die Ingenieuroffiziersanwärter eine 4½monatige praktische Werkstättenausbildung, die Zahlmeisteranwärter eine gleichlange Ausbildung im Verwaltungsdienst an Land. So sehr ein dauerndes geschlossenes Zusammenbleiben aller Offiziers- und Beamtenanwärter für die ganze Dauer ihrer Ausbildung schon allein im erzieherischen und kameradschaftlichen Interesse wäre, so setzt dem doch die verschiedenartige Ausbildung, die dem Sonderdienst der einzelnen Laufbahnen Rechnung tragen muß, gewisse Grenzen. Das trifft im besonderen Maße verständlicherweise für die Anwärter der Marinesanitätslaufbahn zu.

Das Unglück hat eine große und schmerzliche Lücke in den Jahrgang 1932 gerissen. Sie mußte möglichst schnell geschlossen werden. Schon Ende Juli erging die Einberufung an die Seeoffiziers- und Sanitätsoffiziersanwärter, die wegen mangels an Stellen trotz voller Eignung für den Marineoffiziersberuf nicht mehr hatten eingestellt werden können. Alle Einberufenen sind sofort dem Rufe gefolgt — ein schönes Zeichen für die tiefinnere Neigung zum Beruf, die sich auch durch solchen tragischen Unglücksfall nichts von ihrer Begeisterung rauben läßt. Es ist das auch ein trotziges, tapferes „Dennoch", ein „Dennoch" von der Art, mit dem die Reichsmarine im Jahre 1919 an den Wiederaufbau aus Trümmern einstiger Herrlichkeit und Macht ging. Das alte schöne Eichendorff-Wort gilt noch:

Und wenn immer müde Fechter sinken im blutigen Strauß:
Es kommen frische Geschlechter und fechten es aus.

Wie die auf der „Niobe" Gebliebenen, so werden auch die Überlebenden und die neu einberufenen Offiziersanwärter weiter in Sturm und Wetter ihre Pflicht tun. Alles für Deutschland. So können sie ihren 69 gebliebenen Kameraden das schönste Denkmal setzen.

Konteradmiral a. D. von Klitzing

Die dem deutschen Volke eigene und in ihm während der Nachkriegsjahre noch besonders großgezüchtete, unangebrachte Kritiksucht, hat auch vor der jüngsten Katastrophe, die unsere Reichsmarine betroffen hat, nicht Halt gemacht. Von zumeist unberufener Seite und ohne Kenntnis der näheren Umstände, die das Unglück verursacht haben — zum Teil auch in bewußt tendenziöser Absicht —, ist „man" bestrebt gewesen, von vornherein den Stab über die verantwortliche Schiffsführung zu brechen, leider auch in einer gewissen Presse,

deren „Weisheit“ denn auch sofort von der gleichgesinnten Auslandspresse aufgegriffen — zum Schaden deutschen Ansehens — namentlich im Blätterwald unseres westlichen Nachbars willkommenen Widerhall gefunden hat. Nachstehende Ausführungen sollen dazu beitragen, die breitere Öffentlichkeit über die eigentliche und entscheidende Ursache der furchtbaren Katastrophe aufzuklären und weiteren falschen Gerüchten und böswilligen und hämischen Kommentaren die Spitze abzubrechen. Als alter Segelschiffahrer, der unter anderen auch auf der ersten „Niobe“ (1890) ausgebildet wurde, und mehrfach Gelegenheit hatte, die neue „Niobe“ eingehend zu besichtigen und auf ihr mitzusegeln, glaube ich mir ein fachmännisches Urteil über den Fall anmaßen zu dürfen, und halte mich auch als alter Seeoffizier für befugt, im Interesse des makellosen Rufes unserer Reichsmarine an dieser Stelle für sie einzutreten. Ich bin gewiß, daß das Ergebnis des kriegsgerichtlichen Verfahrens über den Untergang des Schiffes mir recht geben und meine Auffassung voll bestätigen wird. Der Schiffsführung wird vielfach vorgeworfen, sie hätte es an der nötigen fachmännischen Umsicht, Aufmerksamkeit und Vorsicht fehlen lassen; denn — so folgert man — wie konnten Kommandant und Wachoffizier sich in übersichtlichem, freien Fahrwasser — zumal in bekannten heimatlichen Gewässern — von einer gewöhnlichen Gewitterbö so überraschen lassen?

Wie war nun aber der tatsächliche Hergang, als das Unglück über das brave Schiff hereinbrach? Die „Niobe“ war am 26. Juli bei klarem Wetter und leichter Brise unter vollen Segeln aus Kiel nach der östlichen Ostsee ausgelaufen; bei dem schwachen Winde lief das Schiff nur wenige Fahrt, denn es brauchte für die nur etwa 30 Seemeilen betragende Strecke bis Fehmarnbelt-Feuerschiff über sieben Stunden. Nach Passieren des Feuerschiffes ging „Niobe“ auf südöstlichen Kurs; — mit hart angebraßten Raaen und angeholten Schoten segelte das Schiff über Backbordbug „beim Wind“ weiter; der leichte Wind war noch weiter abgeflaut, so daß bei fast spiegelglatter See noch kaum Fahrt gelaufen wurde, als eine Gewitterbö über Fehmarn am Horizont aufzog. — Einwandfrei steht nun fest, daß der Kommandant beim Herannahen der Wetterwolke, die keinerlei auffällige Merkmale bot, vorsorglich und rechtzeitig durch die an Deck gerufene Wache die oberen Segel bergen ließ. Das Weitere konnte die Schiffsleitung in aller Ruhe abwarten, denn in normalen Fällen macht sich bekanntlich der aufkommende Wind von weitem schon durch Kräuseln der Wasseroberfläche bemerkbar. Dieses nicht nur jedem Seefahrer, sondern auch dem Laien geläufige Vorzeichen blieb indessen zum Verhängnis für das Schiff offenbar aus; es trat der in unsern Gewässern überaus seltene Fall ein, daß eine schwere Bö, eine Art Vertikalbö, schräg von oben unerwartet mit elementarer Wucht unmittelbar in die Segel des Schiffes einschlug, und das beinahe stilliegende Fahrzeug — das also dem Ruder kaum noch gehorchte —, mit furchtbarer Gewalt wie mit einem Keulenschlage in die volle

Breitseite traf. Diesem ungeheuren Druck, dem auch kein anderes Schiff gewachsen gewesen wäre, konnte selbst die brave „Niobe“ nicht widerstehen: sie legte sich im Nu weg, und mußte kentern. Die beim Einsetzen der Bö gegebenen und zum Teil noch ausgeführten Befehle vermochten das Unheil nicht mehr abzuwenden. Wie unberechenbar groß die Stärke der verderblichen Bö gewesen sein muß, die das Schiff förmlich unter Wasser drückte, möge aus nachfolgenden Angaben erhellen: Auf Grund der wiederholt angestellten sorgfältigen Berechnung der Stabilität des Schiffes nach seinem Umbau zur Herrichtung des Schulschiffes ist ermittelt worden, daß eine Kentergefahr erst bei einer Krängung (Überliegen oder Neigung) von 74 Grad eintrat. Danach hätte eine horizontal wehende, noch so starke Bö das Schiff niemals zum Umschlagen gebracht, denn je mehr sich in einem solchen Fall ein Segelfahrzeug überlegt, um so geringer wird der Winddruck auf die Segelfläche, und damit der Hebelsarm, der als Kippmoment wirkt. — Nur ein Windeinbruch der oben erwähnten Art konnte daher allen menschlichen Berechnungen und Vorsichtsmaßnahmen zum Trotz das Kentern bewirken.

Hervorzuheben ist noch, daß unter anderen der Tiefgang der „Niobe“ beim Umbau durch einen durchgehenden, viele Tonnen schweren Bleikiel um mehrere Meter vergrößert war, womit auch ihre Stabilität ganz wesentlich erhöht war. Das Schiff galt als absolut sicherer und „steifer“ Segler, der in zahlreichen, schweren Sturmgefahren den Beweis für seine vorzüglichen Seeeigenschaften vollauf erbracht hatte. Auch der Takelage wurde, im Hinblick auf ihre Bestimmung von der Schiffsführung dauernd die größte Sorgfalt gewidmet, und sie war so gesichert, daß nach menschlichem Ermessen eine Gefährdung der mit ihr bei Segelexerzieren, wie bei schlechtem Wetter hantierenden Besatzung ausgeschlossen war.

Weitere Bemängelungen an der verantwortlichen Schiffsführung, die unter anderen ausgerechnet die französischen Zeitungen wiedergaben, so der Vorwurf, man hätte es in sträflichem Leichtsinn verabsäumt, die Seitenfenster (Ochsenaugen) und Deckslichter, Luken und Niedergänge zu schließen, halten sachlicher Kritik nicht stand; denn — abgesehen davon, daß die „Niobe“ nur zwei Bulleyes (Ochsenaugen) und zwar hoch an der Bordwand angebracht besaß, und daß die Niedergänge für den Verkehr offengehalten bleiben mußten, hat dieser Umstand mit dem Kentern des Schiffes absolut nichts zu tun. Im Gegenteil ist es dem zu verdanken, daß es auch mehreren Angehörigen des unter Decks befindlichen Teiles der Besatzung gelang, sich zu retten.

Wenn jetzt ein grausames Geschick im Verein mit übermächtigen Naturgewalten das stolze Schiff mit zahlreichen blühenden Menschenleben vernichtet hat, so trifft gerade seinen letzten Kommandanten dieser Schlag besonders hart; war doch dieser anerkannt befähigte und tüchtige Seeoffizier über zwei Jahre lang in der verantwortlichen Stellung als Erster Offizier an Bord, und daher mit allen Eigenarten und Eigenschaften seines Schiffes eingehend vertraut und

auf das engste verwachsen. Er kannte seine „Niobe" von Grund aus; wie keiner seiner Vorgänger war er demnach berufen, als geeigneter Kommandant und zuverlässiger Seemann das Schiff zu führen.
Ihn und den langjährigen pflichttreuen Oberbootsmann, der beim Untergang des Schiffes auf Wache neben ihm stand, treffen keine Schuld!
Wenn schon Kritik geübt wird, so soll sie da einsetzen, wo sie zweifelsohne mehr denn berechtigt ist, — am Schmachdiktat von Versailles, das uns auch in bezug auf den unumgänglich erforderlichen Erhalt und Ausbau unserer Flotte untragbare Fesseln aufgelegt hat. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet ist auch die „Niobe" trotz ihrer Seetüchtigkeit nur als ein Notbehelf anzusehen.
Hoffen wir, daß es einer neuen Regierung im Verein mit der neugewählten Volksvertretung gelingt, diese eines souveränen Volkes unwürdigen Sklavenketten endgültig abzuschütteln, und daß sie ohne Verzug der Marineleitung hinreichende Mittel bewilligt zum Bau eines geeigneten neuen Schulschiffs. Möge aus dem feuchten Seemannsgrab im Fehmarnbelt eine neue, größere „Niobe" erstehen, die mit den besten, zu opferwilligem Dienst am Vaterlande nach wie vor stets freudig bereiten Söhnen unseres Volkes bemannt, die deutsche Flagge wieder stolz und sicher über alle Meere in ferne Länder trägt!

Englische Stimmen zur Katastrophe

Ein alter englischer Seeoffizier

Ein alter englischer Seeoffizier, der seine ersten Dienstjahre in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts erlebte, schrieb mir zum Untergang unserer „Niobe" folgendes: „Wir alle sind aufs tiefste ergriffen von dem schweren Verlust, der die deutsche Marine betroffen hat. Das ‚Niobe'-Unglück erinnert mich an die Umstände, die zum Verlust unserer ‚Eurydice' führten, als sie, den schützenden Hafen in Sicht, mit allen Segeln in den Solent zwischen der Isle of Wight und der englischen Küste einsteuerte. Die Geschützpforten waren offen, die Mannschaft machte Mittag. Unversehens, niemand ahnte Schlimmes, kam von der Isle of Wight ein Unwetter heran, eine sturmartige Bö drückte das Schiff plötzlich so auf die Seite, daß es sich nicht mehr aufrichten konnte und mit der gesamten Besatzung unterging. Nur ein einziger Mann überlebte die Katastrophe.
Sicherlich wird sich jetzt manche besorgte Stimme erheben und verlangen, daß der Seeoffiziersersatz fortab auf Dampfschiffen ausgebildet wird. Trotzdem wäre es durchaus falsch, von bisherigem Brauch der Segelschiffsausbildung abzusehen, ist doch gerade das Leben an Bord eines Segelschiffes in physischer und moralischer Beziehung von unschätzbarem Werte. Das soll man nie vergessen. Ich würde es jedenfalls als ein Unglück betrachten, wenn in dieser Ausbildung der Offiziere eine Änderung einträte. Ein Offizier muß es lernen, der

Gefahr ins Gesicht zu sehen, deshalb ist es auch so dringend notwendig, ihn an Gefahren zu gewöhnen.
Als ich mich als junger Offizier in australischen Gewässern befand, mußte der Kommandant eines unserer Kriegsschiffsschoner, dem der Schutz der Pazifischen Inseln oblag, krankheitshalber nach Hause geschickt werden. Ich gehörte damals zu den Offizieren des Flaggschiffs unseres Verbandes, die sich lediglich dem Geschützdienst zu widmen hatten. Auf Wunsch des Kommodore sollte ich an Stelle des erkrankten Schonerkommandanten treten, obwohl ich bis dahin als junger Offizier nur in der Artillerie verwandt, von praktischer Navigation und Segelschiffsführung noch keine rechte Ahnung hatte. Außerdem waren die dortigen Gewässer, in denen ich kreuzen sollte, damals überhaupt noch nicht vermessen. Ich hielt es daher für meine Pflicht, dem Kommodore meine Bedenken zu äußern, zumal die dortigen Gegenden auch regelmäßig von Zyklonen heimgesucht wurden, die die selbständige Führung eines Segelschiffes noch ganz besonders erschwerten.
Seine Antwort lautete: ‚Mein lieber junger Freund, diese Ihre Zaghaftigkeit verzeihe ich Ihnen erst dann, wenn Sie mit Ihrem Schiff mindestens viermal Schiffbruch erlitten haben. Denn Offiziere, die nichts riskieren, kann ich nicht brauchen. Wir beide aber haben bisher unser Leben damit zugebracht, Gefahren zu trotzen und Wagnisse auf uns zu nehmen. Also nur Mut, mein junger Kamerad, und Sie werden stets Herr der Situation sein.'
Dies sollten sich alle jungen Offiziere gesagt sein lassen, es ist der einzige richtige Standpunkt.
Meine aufrichtigste Anteilnahme an dem schweren Mißgeschick der deutschen Marine kann ich, glaube ich, nicht besser bezeugen als durch Betonung dieses alten, ewig gültig bleibenden Erfahrungssatzes, der mir damals in so väterlicher und kerniger Weise zu Gemüte geführt wurde."
In postwendender Danksagung ließ ich den Briefschreiber, mit dem mich langjährige Korrespondenz verbindet, wissen, daß seine berufskameradschaftlichen Worte in unserer Marine und bei all ihren Freunden lebhaftestes Verständnis finden würden. Auch möge er sich versichert halten, daß auch uns nichts abhalten könnte, in echt seemännischer Erkenntnis fortzufahren „to spend our lives learning to take risk".

E. Batsch, Konteradmiral a. D.

Admiral Tupper

Mein lieber Emsmann!

Ich muß Ihnen einige Zeilen schreiben und Ihnen sagen, wie sehr traurig ich bin, den Bericht zu lesen über das Kentern Ihres Kadettenschulschiffes. Es ist mir ein Bedürfnis, meine tiefe Sympathie Deutschland gegenüber zum Ausdruck zu bringen über den Verlust aller dieser prächtigen jungen Offiziere und ebenso den Eltern gegenüber.

Ich hatte beinahe das gleiche Geschick in der Baßstraße, als ich Kommandant I. M. S. „Pylades" war. Ich fuhr unter einfach gereeften Marssegeln, Vorsegeln und Besan. Ich hatte die Bramsegel festgemacht und den Klüver niedergeholt. Kurz vor dem Pfeifen zum Mittagessen kamen Böen rundherum auf. Eine schien sich schnell zu nähern, aber sie machte nicht einen schlechteren Eindruck als einige, die wir am Vormittag erlebt hatten. Wir hatten vor etwa einer Viertelstunde zum Essen gepfiffen, als einiger Regen fiel. Ich war auf der Brücke, als plötzlich eine schwere Bö einsetzte. Ich ließ die Besanschote laufen und legte das Ruder auf. Ich glaubte, die Bö wäre vorüber, aber sie kam wieder. Ich braßte Großsegel und Großmarssegel auf, so daß die See nicht über die hohe Reling brechen konnte — aber alles kam von oben. Die Besatzung stürzte an Deck — fast wären wir erledigt.

Ich kann es wohl verstehen, wie das Unglück geschah. Vielleicht hat der Kapitän angeluvt und die Segel schlugen back, oder die Bö kam aus einer unerwarteten Richtung. Wie es auch immer sei, die brave S. M. S. „Niobe" ging unter.

Und mit unserm U-Boot? — Und das französische U-Boot?

Alle führenden Seemächte hat in diesem Jahr Seeunfall getroffen. Ich hoffe, daß die Dinge in Deutschland nicht so schlecht liegen, wie die Zeitungen uns vorreden. Meine persönliche Erfahrung ist, daß ich voller Erstaunen Berichte las über Vorfälle in Städten, Ortschaften und Ländern in denen ich zufällig war und in denen ich nur leichte Vorfälle bemerkt hatte. Wie es auch sei, ich hoffe, daß Ihr Land bald alles in Ordnung bringt und daß in Europa bald die Wohlfahrt beginnt. Ich beschäftige mich mit dem Gedanken, Berlin zu besuchen, aber ein genaues Datum kann ich noch nicht angeben. Vielleicht im Oktober. Ich denke, Deutschland ist auch im Herbst schön.

Ich hoffe, Sie sind frisch und munter — grüßen Sie bitte Meier und Engel und andere Freunde.

Ihr getreuer gez. Reginald Tupper.

London, 29. VII.

Die „Times" widmet dem Untergang der „Niobe" einen Artikel, in dem es heißt: Der König hat bereits dem allgemeinen Gefühl der Teilnahme über diesen beklagenswerten Verlust tapferer junger Leute durch seine Beileidsbotschaft an Reichspräsident v. Hindenburg Ausdruck gegeben. Die Umstände sind an und für sich tragisch genug. Aber abgesehen von dem Verlust an Menschenleben, wird auch allgemeines Bedauern über den Untergang des Schiffes selbst herrschen. Denn für Leute, die seine Geschichte kennen, war „Niobe" alles andere, als ein gewöhnliches Fahrzeug. Niemand wird ihr aufrichtiger nachtrauern, als der „alte Seebär und Abenteurer, Ballonflieger und Ehrendoktor der Philosophie" Graf Felix Luckner, der sie bald nach dem Kriege in den Dienst seines Landes stellte. ... die deutsche Flotte hat in Friedenszeiten seit etwa 30 Jahren keinen Verlust erlitten, der diesem vergleichbar wäre. Läutet die Glocken für die Braven!

Geblieben sind:

Kapitänleutnant Engel, Ausbildungsoffizier
Oberleutnant zur See Reinhard, Wachoffizier
" " " Schiffer "
Marinestabsarzt Dr. Sander, Schiffsarzt
Marineoberzahlmeister Schirmann, Schiffszahlmeister

Oberbootsmann	Tamm, Fritz	Funkgefreiter	Heuer, Otto
Oberbootsmannsmaat	Eul, Anton	Matrose	Andersen, Hans
Matrosengefreiter	Krogmann, Adolf	"	Busz, Eick
Obermatrosengefr.	Lammers, Hans	"	Freygang, Klaus
Obermatrosengefr.	Köster, Karl	"	Geiger, Helmut
Signalstabsgefreiter	Beberniß, Otto	"	Gerlach, Karl-Helmut
Oberfunkgefr.	Kocher, Rudolf	"	Gruner, Werner
Zimmermeistersgefr.	Ruschkowski, Paul	"	Hofmann, Hans
Obermaat	Kretschmer, Paul	"	Krellenberg, Kurt
Oberverwaltungsgast	Engels, Walter	"	Leisewitz, Hans-Joachim
Maschinist	Kirchstein, Walter	"	Lüdtke, Karl
Oberheizergefr.	Sprick, August	"	Manseck, Günter
Obersanitätsgast	Stock, Otto	"	Meisenbach, Erich
Oberbootsmannsmaat	Habermann	"	Otten, Edwin
"	Loff	"	Pfeffer, Helmut
"	Moritz	"	Pietsch, Georg
Bootsmannsmaat	Will	"	Rudloff, Harald
Obersignalgefreiter	Müller	"	Schlangenfeldt, Kurt
Signalgefreiter	Kresse	"	Schmidt, Hans-Günter
"	Krauß	"	Schmidt, Dimitri
"	v. Gemmern	"	Schrewe, Fritz-Georg
"	Güeck	"	Schulz, Werner
"	Rothe	"	Spetzler, Richard
Obersignalgast	Säckel	"	v. Türcke, Dieter
Obermatrosengefreiter	Schulz	"	Vogler, Herbert
Signalgefreiter	Jentsch	"	Weißmüller, Otto
Matrosengefreiter	Saenger	"	Göing, Hans-Georg
Ob.-Strm.-Mt.	Plotzki, Kurt	"	Rienau, Manfred

Mar.-San.-Offz.-Anw.:	Gutjahr, Georg	Prakt. Heilmann
v. Albedyhll, Jobst	Kruse, Wilhelm	Zivilangestellter Hamel
Brunk, Hans	Renner, Heinz	
Dr. med. Gelhaar, Erich	Teichmann, Günther	

Bemerkung zur Liste der gebliebenen Anwärter: Leider ist es trotz vieler Bemühungen nur möglich gewesen, die Bilder der gebliebenen Anwärter zu erhalten. Photos der gebliebenen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften sowie des Zivilangestellten waren nicht zu bekommen.

Der vorläufige Ersatz

Nach dem Untergang der „Niobe“ erhob sich in der Öffentlichkeit die Frage, ob es heute überhaupt noch notwendig oder richtig sei, den Nachwuchs der Reichsmarine an Offizieren und Unteroffizieren auf Segelschiffen auszubilden. Die beste Antwort sind die Meldungen aus London, daß die englische Admiralität den Plan hat, die Ausbildung auf Segelschiffen wieder einzuführen, weil sie zu größerer persönlicher Selbständigkeit und zu kühner Initiative erziehe. Die Reichsmarine wird eine neue „Niobe“ erhalten, und die vom Deutschen Flottenverein und vom Flottenbund deutscher Frauen eingeleitete Volksspende dürfte den Ersatz des Segelschulschiffs erfreulich beschleunigen. Inzwischen durfte die seemännische Ausbildung des bereits wieder aufgefüllten Jahrgangs 1932 der Offiziersanwärter nicht ins Stocken geraten. Die Marineleitung hat deshalb die beiden Schulschoner „Edith“ und „Jutta“ von der Hanseatischen Yachtschule in Neustadt/Holstein für einige Monate gechartert und der Marineschule Mürwik zugeteilt. Korvettenkapitän Kümpel, bis kurz vor der Unglücksfahrt Kommandant der „Niobe“, leitet dort die Segelausbildung innerhalb der Winterlehrgänge für Offiziers- und Unteroffiziersanwärter. Er ist zugleich Segeloffizier der „Edith“, während Oberleutnant z. S. Weyher Segeloffizier der „Jutta“ und vorher auch der gleichfalls nach Mürwik gelegten Segelyacht „Asta“ der Nordseestation wurde.

Die beiden Schulschoner sind 1923 auf der Neptunwerft in Rostock erbaut worden, 23 Meter lang und 60 Tonnen groß. Die Segelfläche beträgt je 300 Quadratmeter. Beide haben einen Hilfsmotor von 35 bzw. 55 PS. Es sind seetüchtige kleine Fahrzeuge, und Hunderte junger Deutscher haben auf ihnen die Segelkurse des Deutschen Hochseesportverbandes „Hansa“ mitgemacht. Auch in diesem Jahre der Krise sind die seglerischen Lehrgänge der Hanseatischen Yachtschule wieder außerordentlich rege besucht worden. In diesem Winter soll übrigens die 330-Quadratmeter-Ketsch „Hamburg“ der H. V. S., mit der Kapitän Kircheiß um die Welt gesegelt ist, auf eine Mittelmeerreise gehen. Am 4. Dezember läuft sie von Neustadt nach Triest aus. Besatzung: Kommandant, Wachgänger, Bootsmann, zwei Bootsjungen, sechs Yachtschüler und acht Gäste. Mitte Juni kommt die „Hamburg“ wieder zurück, nachdem sie mehrere Reisen im Mittelmeer unternommen hat.

Mit den übrigen Fahrzeugen geht die Ausbildung in Neustadt bzw. bei der Bayerischen Yachtschule Prien am Chiemsee in üblicher Weise weiter. Der Hochseesportverband „Hansa“, dessen Vorsitz Vizeadmiral von Trotha innehat, leistet in der Ausbreitung seemännischer Art in der jungen Generation wertvollste Arbeit, getreu dem Wahlspruch „Seefahrt ist not“, der über dem Hauptportal in Neustadt steht.

Ausblick

Unerbittlich ist das Leben. Es schreitet weiter wie die wandernde Woge über das Grab der jungen Seeleute. Und es ist gut so. Wie es auch gut und richtig ist, daß nach dem Trauermarsch der Beerdigungsfeier die Lebenden unter den frischen Klängen kampffroher Märsche den Friedhof verlassen. Mit trotzigem Mut und unbeugsamem Willen hat man die neue Arbeit begonnen. Bald nach dem Unglück setzte die Ausbildung auf den Yachten „Edith“ und „Jutta“ der Neustädter Yachtschule ein. Ein Ersatz nur für die geschwundenen Möglichkeiten, seemännisches Können und seemännische Erfahrung auf dem großen Segler zu erwerben. Die Marineleitung hat endgültig den Bau eines Ersatzschiffes für die verunglückte „Niobe“ beschlossen. Bereits im nächsten Frühjahr soll das neue Schiff dienstbereit sein, um den Jahrgang 1933 an Bord aufzunehmen. Unbekümmert um den folgenschweren Schicksalsschlag hat die deutsche Marine erfreulicherweise an dem einmal als richtig erkannten Wege festgehalten: ihren Führernachwuchs auf einem Segelschulschiff zum Seemann zu erziehen. Die See ist dieselbe geblieben wie vor hundert und tausend Jahren und nur in engster Verbundenheit mit ihr, ihren Wundern und Tücken, ihrer Weichheit und Härte, ihrer Unberechenbarkeit, ihren Launen und ihrer unendlichen Weite kann der wahre Seemann entstehen.

Farbenfroh und abwechslungsreich ist das Leben auf dem Segelschulschiff. Es zwingt den Menschen in hundert Gefahren zur richtigen Abwehrstellung, zu schnellem Entschluß, zu raschem, tatkräftigem Handeln, zum Selbstbewußtsein und zu innerer Festigkeit. Solches Leben, geboren aus dem Gefühl der absoluten Überlegenheit über die Naturgewalten, ist in höchstem Maße erziehend und bildet die Männer heran, deren die Marine bedarf.

Ein Vorschlag sei hier erwähnt und weitergegeben, der oft schon in den Kreisen älterer und jüngerer aktiver und inaktiver Seeoffiziere erwogen wurde. Der Seemann ist abergläubisch — ob mit Recht oder Unrecht sei hier nicht erörtert. Gewiß hatte das unglückliche Schiff seinen Traditionsnamen von jener alten Niobe, die seit 1860—1891 fast das gesamte Seeoffizierskorps der preußischen und Kaiserlichen Marine in die Anfangsgründe der Seemannschaft einführte. Als dann die wundervollen weißen Segelschulschiffe der Kaiserlichen Marine in Dienst gestellt wurden, wurde der Name nicht wieder aufgegriffen. Auch die geschützten Kreuzer der Freyaklasse, die bis zum Kriege als Schulschiffe verwendet wurden, ließen jenen Namen nicht wieder aufleben. Erst nach dem Kriege knüpfte die junge Reichsmarine an jene alte Tradition wieder an und gab ihrem ersten Segelschulschiff den Namen „Niobe“. Seltsam war es, einem Schiff, das glückliche Jugend an Bord führte, den Namen jener unglücklichen griechischen Frau zu geben, der Tochter des Tantalos, deren 14 Kinder, 7 Söhne und 7 Töchter, durch die Pfeile des Apollo und der Artemis einen grauenvollen

Tod fanden. Exzellenz von Mantey, der Leiter des Marinearchivs und ausgezeichnete Kenner deutscher Seekriegsgeschichte, gab die Anregung, dem neuen Schulschiff den Namen „Iduna" zu verleihen, den einst die weiße wunderschöne Yacht der Kaiserin trug. Ist es nicht schöner, einem Schiff, das der Jugend dient, statt des Namens einer griechischen Göttin den klangvollen Namen einer Göttin des nordisch-germanischen Sagenkreises zu verleihen? Iduna ist die Hüterin des Wundertranks der Begeisterung. In ihrer Hut sind die elf goldenen Äpfel, deren Genuß den Asen ewige Jugend gewährte. Sie ist die Göttin des lichten Lebens selbst. —

Wenig bekannt im Binnenlande ist das Leben und der Dienst in der Reichsmarine. Erst das furchtbare Unglück lenkte die Blicke wieder auf die See, die in ewig gleichem Rhythmus unsere Küsten umbrandet, wo unsere Marine, die auf dieser See heimisch ist, ihren Dienst still und pflichttreu zum Nutzen des gesamten Vaterlandes tut.

Einem Teil des deutschen Volkes, das an jenem 26. Juli 1932 die Schreckenskunde durch Rundfunk und Telegraph vernahm, wird in diesem Augenblick erst klar geworden sein, daß wir überhaupt noch eine Marine haben, und daß diese ein Segelschulschiff besaß.

Es ist versucht worden, auf diesen wenigen Blättern in Wort und Bild dem Leser einen Eindruck zu geben vom Wesen der Seefahrt auf einem Segler, vor allem vom Leben auf einem Segelschulschiff. Darüber hinaus soll dies kleine Buch werben für den deutschen Wehr- und Seegedanken, es soll dem Wohle und dem Erfolg der „Volksspende Niobe" dienen, die es auf sich genommen hat, der Marine ein neues Segelschulschiff aus freiwilligen Mitteln von allen Kreisen des deutschen Volkes zu schenken. Schon einmal haben Deutsche, und zwar deutsche Frauen, dem Vaterlande ein Schiff geschenkt, den Kriegsschoner „Frauenlob", der ganz aus freiwilligen Spenden erbaut werden konnte. Möge dies Buch dazu beitragen, das Werk der Volksspende zu vollenden im Andenken an jene treuen Toten, zum Wohle des deutschen Vaterlandes, zur Erstarkung seiner Seemacht.

„Das Banner muß wehn,
wenn der Mann auch fällt!"

Inhaltsverzeichnis

„Niobe" (Gedicht) 7
Einführung 9
Die Daten des Schulschiffes 11
Warum Segelschulschiff? 12
Der erste Tag in See 17
Segelmanöver 21
Allerlei vom Segelschulschiff „Niobe" 24
Sommerreise 1926 26
Sturm vor Gotland 33
„Seefahrt!" 36
Als Eisbrecher im Stettiner Haff 39
Auf dem Schlachtfeld vom Skagerrak und im Jored-Fjord zum Besuch von Gorch Focks Grab auf der schwedischen Insel Stensholmen 43
Die Katastrophe 46
Berichte von Augenzeugen:
Bootsmannsmaat Birrm erzählt 48
Ein Geretteter erzählt 54
Ein Augenzeuge schreibt 55
Kapitän Möller berichtet 57
Der Erste Offizier der „Theresia L. M. Ruß" 58
Kapitän Thomsen vom Feuerschiff Fehmarnbelt 61
Mit dem Flugzeug über dem Grab der „Niobe" 62
Die Bergung 63
Karte der Unfallstelle 65
An den Gräbern der Gebliebenen:
Die Feier 66
Predigt 73
Stimmen deutscher Fachleute zum Unglück:
Kapitän z. S. Saalwächter 77
Konteradmiral a. D. von Klitzing 81
Englische Stimmen zur Katastrophe:
Ein alter englischer Seeoffizier 84
Admiral Tupper 85
Die Gebliebenen 87
Der vorläufige Ersatz 88
Ausblick 89

Druck von Breitkopf & Härtel in Leipzig